I. TEXTOS APROVATS

B. RESOLUCIONS I MOCIONS

a) Resolucions

Resolució 231/VI, adoptada pel Ple de les Corts Valencianes, en la sessió de l'11 d'agost de 2006, sobre l'aprovació del Dictamen de la Comissió d'Investigació sobre l'Accident Ocorregut el Passat Dia 3 de Juliol a la Línia 1 de Metrovalència.

PRESIDÈNCIA DE LES CORTS VALENCIANES

De conformitat amb l'article 91.1 del RCV, s'ordena la publicació en el *Butlletí Oficial de les Corts Valencianes* de la Resolució 231/VI, adoptada pel Ple de les Corts Valencianes, en la sessió de l'11 d'agost de 2006, sobre l'aprovació del Dictamen de la Comissió d'Investigació sobre l'Accident Ocorregut el Passat Dia 3 de Juliol a la Línia 1 de Metrovalència.

Palau de les Corts Valencianes
València, 11 d'agost de 2006

El president,
Julio de España Moya

PLE DE LES CORTS VALENCIANES

El Ple de les Corts Valencianes, en la sessió de l'11 d'agost de 2006, ha debatut el Dictamen de la Comissió d'Investigació sobre l'Accident Ocorregut el Passat Dia 3 de Juliol a la Línia 1 de Metrovalència.

Finalment, el Ple de les Corts Valencianes, d'acord amb l'article 50 del RCV, ha aprovat la següent:

RESOLUCIÓ

1. ANTECEDENTS DE DRET

Les Corts Valencianes, en la seua sessió de Ple celebrada el divendres dia 14 de juliol de 2006, convocada atenent al que disposa l'article 52 i l'article 57 del Reglament de Les Corts va acordar, a proposta del Grup Parlamentari Popular, la creació d'una Comissió d'Investigació de l'accident ocorregut el passat dia 3 de juliol en la línia 1 de Metro València.

La iniciativa va ser acordada en els vots favorables dels Diputats i Diputades adscrits al Grup Parlamentari Popular i l'abstenció de la resta de Diputats i Diputades de la Cambra, adscrits als Grups Parlamentaris Socialista i EU-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa i al Grup Mixt.

En l'acord de creació de la Comissió d'investigació es determina la composició i funcionament de la mateixa en la forma que regula l'article 50 del Reglament. També consta en l'acord la duració dels treballs en Comissió que deuran finalitzar en el termini màxim de trenta dies.

I. TEXTOS APROBADOS

B. RESOLUCIONES Y MOCIONES

a) Resoluciones

Resolución 231/VI, adoptada por el Pleno de las Cortes Valencianas, en la sesión del 11 de agosto de 2006, sobre aprobación del Dictamen de Comisión de Investigación sobre el Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia.

PRESIDENCIA DE LAS CORTES VALENCIANAS

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 91.1 del RCV, se ordena la publicación en *Boletín Oficial de las Cortes Valencianas* de la Resolución 231/VI, adoptada por el Pleno de las Cortes Valencianas, en la sesión del 11 de agosto de 2006, sobre aprobación del Dictamen de Comisión de Investigación sobre el Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia.

Palau de les Corts Valencianes
Valencia, 11 de agosto de 2006

El presidente,
Julio de España Moya

PLENO DE LAS CORTES VALENCIANAS

El Pleno de las Cortes Valencianas, en la sesión del 11 de agosto de 2006, ha debatido el Dictamen de Comisión de Investigación sobre el Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia.

Finalmente, el Pleno de las Cortes Valencianas, de acuerdo con el artículo 50 del RCV, ha aprobado la siguiente:

RESOLUCIÓN

1. ANTECEDENTES DE DERECHO

Las Cortes Valencianas, en su sesión de Pleno celebrada el viernes día 14 de julio de 2006, convocada atendiendo lo que dispone el artículo 52 y el artículo 57 del Reglamento de las Cortes acordó, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular, la creación de una Comisión de Investigación del Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia.

La iniciativa fue acordada con los votos favorables de los diputados y diputadas adscritos al Grupo Parlamentario Popular y la abstención del resto de diputados y diputadas de la Cámara, adscritos a los grupos parlamentarios Socialista y Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa y al Grupo Mixto.

En el acuerdo de creación de la comisión de investigación se determina la composición y funcionamiento de la misma en la forma que regula el artículo 50 del Reglamento. También consta en el acuerdo la duración de los trabajos en comisión, que deberán finalizar en el plazo máximo de treinta días.

— Reunió del dia 17 de juliol de 2006

L'esmentada Comissió va quedar constituïda, pel President de Les Corts acompanyat de dos membres de la Mesa, el dia 17 de juliol de 2006 i a ella es van incorporar els Diputats i Diputades següents:

Grup Parlamentari Popular
Il·lustre Sr. SERAFÍN CASTELLANO GÓMEZ.
Il·lustre Sr. RAFAEL MALUENDA VERDÚ.
Il·lustre Sr. RICARDO COSTA CLIMENT.
Il·lustre Sr. ANTONIO CLEMENTE OLIVER
Il·lustre Sr. JOSÉ CHOLBI DIEGO
Il·lustre Sra. ASUNCIÓN QUINZÀ ALEGRE
Il·lustre Sra. MÓNICA ISABEL LORENTE RAMÓN.
Il·lustre Sr. RAFAEL FERRARO SEBASTIÀ.
Il·lustre Sra. CAROLINA SALVADOR MOLINER.

Grup Parlamentari Socialista
Il·lustre Sr. ANDRÉS PERELLÓ RODRÍGUEZ.
Il·lustre Sr. ANTONI SUCH BOTELLA.
Il·lustre Sr. JOSÉ CAMARASA ALBERTOS.
Il·lustre Sra. ISABEL ESCUDERO PITARCH.
Il·lustre Sra. JOSEFA ANDRÉS BAREA.
Il·lustre Sr. JOSÉ ANTONIO GODOY GARCÍA.

Grup Parlamentari EU-Els Verds-Esquerra Valenciana: ENTESA
Il·lustre Sr. JOAN ANTONI OLTRA I SOLER.

Grup Mixt
Il·lustre Sr. FRANCISCO JAVIER TOMÁS PUCHOL.

En esta primera sessió de la Comissió, d'acord en el que disposa l'article 39 del RC, es va elegir la Mesa que queda composta pels següents Diputats:

President: Il·lustre Sr. RAFAEL MALUENDA VERDÚ.
Vicepresident: Il·lustre Sr. RAFAEL FERRARO SEBASTIÀ.
Secretari: Il·lustre Sr. JOSÉ CAMARASA ALBERTOS.

Des d'eixe mateix moment, la Comissió d'investigació va començar els seus treballs. El President de la Comissió, per acord de la Mesa va proposar l'alteració de l'Orde del Dia per obrir el termini, des d'eixe mateix moment fins al dijous dia 20 de juliol de 2006 a les 10,30 hores, en el que els Grups Parlamentaris pogueren presentar les seues propostes de Pla de Treball i Calendari. La proposta d'alteració va ser aprovada per unanimitat de tots els membres de la Comissió.

Acte seguit, el President insta als Grups Parlamentaris que, si en les propostes de Pla de Treball inclouen compareixences, facen constar l'adreça dels proposats per que puguen ser localitzats sense dificultats si es que la Comissió accepta les propostes.

A continuació el President, d'acord amb la Mesa, suspén la sessió de la Comissió fins al dijous dia 20 de juliol de 2006 a les 11,30 per rebre les propostes de Pla de Treball presentades pels Grups Parlamentaris.

— Reunió de la Mesa de la Comissió del 20-07-06

A les 11,25 es reunix la Mesa de la Comissió i adopta el següent acord per unanimitat: "sol.licitar a la Mesa de les Corts que, en aplicació de l'article 6 de la Resolució de caràcter general 4/IV, per la que es regulen les compareixences en les Comissions d'Investigació s'aplique el procedi-

— Reunión del día 17 de julio de 2006

La mencionada comisión quedó constituida, por el presidente de las Cortes acompañado de dos miembros de la Mesa, el día 17 de julio de 2006 y a ella se incorporaron los diputados y diputadas siguientes:

Grupo Parlamentario Popular
Ilustre Sr. SERAFÍN CASTELLANO GÓMEZ.
Ilustre Sr. RAFAEL MALUENDA VERDÚ.
Ilustre Sr. RICARDO COSTA CLIMENT.
Ilustre Sr. ANTONIO CLEMENTE OLIVER
Ilustre Sr. JOSÉ CHOLBI DIEGO
Ilustre Sra. ASUNCIÓN QUINZÀ ALEGRE
Ilustre Sra. MÓNICA ISABEL LORENTE RAMÓN.
Ilustre Sr. RAFAEL FERRARO SEBASTIÀ.
Ilustre Sra. CAROLINA SALVADOR MOLINER.

Grupo Parlamentario Socialista
Ilustre Sr. ANDRÉS PERELLÓ RODRÍGUEZ.
Ilustre Sr. ANTONI SUCH BOTELLA.
Ilustre Sr. JOSÉ CAMARASA ALBERTOS.
Ilustre Sra. ISABEL ESCUDERO PITARCH.
Ilustre Sra. JOSEFA ANDRÉS BAREA.
Ilustre Sr. JOSÉ ANTONIO GODOY GARCÍA.

Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa
Ilustre Sr. JOAN ANTONI OLTRA I SOLER.

Grupo Mixto
Ilustre Sr. FRANCISCO JAVIER TOMÁS PUCHOL.

En esta primera sesión de la comisión, de acuerdo con lo que dispone el artículo 39 del Reglamento de las Cortes Valencianas, se eligió la Mesa que queda compuesta por los siguientes diputados:

Presidente: Ilustre Sr. RAFAEL MALUENDA VERDÚ.
Vicepresidente: Ilustre Sr. RAFAEL FERRARO SEBASTIÀ.
Secretario: Ilustre Sr. JOSÉ CAMARASA ALBERTOS.

Desde ese mismo momento, la comisión de investigación comenzó sus trabajos. El presidente de la comisión, por acuerdo de la Mesa propuso la alteración del orden del día para abrir el plazo, desde ese mismo momento hasta el jueves día 20 de julio de 2006, a las 10:30 horas, en el que los grupos parlamentarios pudieran presentar sus propuestas de plan de trabajo y calendario. La propuesta de alteración fue aprobada por unanimidad de todos los miembros de la comisión.

Acto seguido, el presidente insta a los grupos parlamentarios a que, si en las propuestas de plan de trabajo incluyen comparecencias, hagan constar la dirección de las personas propuestas para que puedan ser localizados sin dificultades, si es que la comisión acepta las propuestas.

A continuación, el presidente, de acuerdo con la Mesa, suspende la sesión de la comisión hasta el jueves día 20 de julio de 2006, a las 11:30 horas para recibir las propuestas de plan de trabajo presentadas por los grupos parlamentarios.

— Reunión de la mesa de la comisión del 20.07.2006

A las 11:25 se reúne la mesa de la comisión y adopta el siguiente acuerdo por unanimidad: "Solicitar a la Mesa de las Cortes que, en aplicación del artículo 6 de la Resolución de carácter general 4/IV, por la que se regulan las comparecencias en las comisiones de investigación, se aplique el

ment d'urgència per a notificar als compareixents i que es reduïsca el termini al mes breu possible.

Al mateix temps, la Mesa de la Comissió té coneixement de l'escrit de la Secretaria Segona de la Mesa de Les Corts, R. Eixida 27.454 del 20.07.06, dirigit al President de la Comissió en el qual manifesta lo següent:

"La Mesa de les Corts, en la reunió del dia 20 de juliol de 2006, ha tingut coneixement dels escrits R. E. número 51.735, 51.736, 51.737, i 51.738, presentats, respectivament, pel grup mixt i pels grups parlamentaris Esquerra Unida-Els Verds-E. Valenciana: Entesa, Socialista i Popular mitjançant els quals formulen propostes de pla de treball per a la Comissió d'Investigació sobre l'accident ocorregut el passat dia 3 de juliol en la línia 1 de Metrovalència, i n'ha acordat la tramesa a la Comissió."

Les referides propostes s'adjunt a l'escrit i son les següents:

R. E. 51.735 del 20.07.06 proposta del Grup Mixt

R. E. 51.736 del 20.07.06 proposta del Grup Parlamentari EU-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa.

R. E. 51.737 del 20.07.06 proposta del Grup Parlamentari Socialista.

R. E. 51.738 del 20.07.06 proposta del Grup Parlamentari Popular.

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 establix un termini màxim de trenta dies per que acaben els treballs de la Comissió, mentres què 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 siguen 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.

— Reunió de la Comissió del dia 20 de juliol

A l'hora anunciada es reprén la sessió de la Comissió i d'acord en lo previst s'entrega a tots els seus membres les quatre propostes presentades pels Grups Parlamentaris i pel Grup Mixt.

A continuació, en compliment de lo acordat se suspén la sessió fins el proper dilluns dia 24 a les 10,30 hores per a procedir al debat i votació de les propostes de Pla de Treball, respectant així lo que disposa l'article 64 del RC.

— Nova reunió de la Mesa de la Comissió el dia 20 de juliol

Finalitzada la reunió de la Comissió, la Mesa, es reunix novament per acordar el procediment de debat de les propostes de Pla de Treball, i aplicació de temps, en la propera sessió de la Comissió del dia 24 de juliol.

Finalment s'arriba a l'acord unànime que els Grups Parlamentaris i el Grup Mixt intervinguen, per l'orde de menor a major, en defensa de la seua proposta i fixant posició al mateix temps, donat que ja tenen coneixement d'elles, de la resta de propostes. El temps d'intervenció dels Grups Parlamentaris podrà ser de 15' i de 7' per al Grup Mixt. Així ma-

procedimiento de urgencia para notificar a los comparecientes y que se reduzca el plazo al más breve posible.

Al mismo tiempo, la mesa de la comisión tiene conocimiento del escrito de la secretaria segunda de la Mesa de las Cortes, registro de salida 27.454, del 20.07.2006, dirigido al presidente de la comisión en el que manifiesta lo siguiente:

"La Mesa de las Cortes, en la reunión del día 20 de julio de 2006, ha tenido conocimiento de los escritos RE números 51.735, 51.736, 51.737, y 51.738, presentados, respectivamente, por el Grupo Mixto y por los grupos parlamentarios Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa, Socialista y Popular mediante los que formulan propuestas de plan de trabajo para la Comisión de Investigación sobre el Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia, y ha acordado su envío a la comisión."

Las referidas propuestas se adjuntan al escrito y son las siguientes:

RE 51.735 del 20.07.2006 propuesta del Grupo Mixto

RE 51.736 del 20.07.2006 propuesta del Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa.

RE 51.737 del 20.07.2006 propuesta del Grupo Parlamentario Socialista.

RE 51.738 del 20.07.2006 propuesta del Grupo Parlamentario Popular.

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.

— Reunión de la Comisión del día 20 de julio

A la hora anunciada se reinicia la sesión de la comisión y, de acuerdo con lo previsto, se entrega a todos sus miembros las cuatro propuestas presentadas por los grupos parlamentarios y por el Grupo Mixto.

A continuación, en cumplimiento de lo acordado se suspende la sesión hasta el próximo lunes día 24, a las 10:30 horas para proceder al debate y votación de las propuestas de plan de trabajo, respetando así lo que dispone el artículo 64 del Reglamento de las Cortes Valencianas.

— Nueva reunión de la mesa de la comisión el día 20 de julio

Finalizada la reunión de la comisión, la mesa se reúne nuevamente por acordar el procedimiento de debate de las propuestas del plan de trabajo, y la aplicación de tiempo, en la próxima sesión de la comisión del día 24 de julio.

Finalmente, se llega al acuerdo unánime de que los grupos parlamentarios y el Grupo Mixto intervengan, por el orden de menor a mayor, en defensa de su propuesta y fijando posición al mismo tiempo, dado que ya tienen conocimiento de ellas, del resto de propuestas. El tiempo de intervención de los grupos parlamentarios podrá ser de 15 minutos y de 7 minutos para el

teix, i pel mateix orde disposaran d'un torn de rèplica cada un, sent de 10' per als Grups Parlamentaris i de 4' per al Grup Mixt.

— Reunió de la Comissió del dia 24 de juliol

A l'inici de la sessió de la Comissió el dia 24 de juliol a les 10,30 hores i, donat que en les quatre propostes de Pla de Treball presentades es distinguixen clarament tres apartats coincidents i que són:
a) Sol·licitud de documentació.
b) Proposta de compareixences.
c) Calendari i procediment de treball de la Comissió.

El President sotmet a la consideració dels portaveus dels Grups Parlamentaris la posibilitat de que la votació, després de sustanciat l'oportú debat, es faça, sempre de menor a major, per blocs de manera que en primer lloc es voten les propostes denominades com a bloc a), després les del bloc b) i, per l'últim, les propostes del bloc c) coincidents, sense perjuí de que qualsevol Diputat o Grup puga sol·licitar la votació desglossada d'alguns dels punts que els constituïxen.

Si bé, el Síndic del Grup Parlamentari Popular, Serafín Castellano Gómez, manifestà que acceptaria el criteri de l'oposició, el Portaveu Adjunt del Grup Parlamentari Socialista no tenia tampoc inconvenient en acceptar qualsevol proposta i el representant del Grup Mixt, igualment, no tenia inconvenient en recolzar la proposta del President. El Portaveu Adjunt del Grup Parlamentari EU-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa, va manifestar el seu criteri contrari a la proposta del President i per tant demanava que després del debat es realitzara la votació conjunta de cada una de les propostes de Pla de Treball sense perjuí d'acceptar el dret a demanar votacions separades d'aquells continguts de cada Pla que interesse.

Després d'esta consulta als Síndics i Portaveus, la Comissió d'investigació sobre l'accident ocorregut el passat dia 3 de juliol en la línia 1 de Metro València, repren la sessió iniciada el dia 17 de juliol i debatudes i votades les dintintes propostes de Pla de Treball presentades pel GP Popular, GP Socialista, GP Esquerra Unida-Els Verds-E. Valenciana: Entesa i el Diputat del Grup Mixt, ha aprovat el Pla de Treball següent, en el que s'inclouen sol·licituds de documentació, propostes i sol·licituds de compareixences i calendari i procediment del treball de la Comissió, fins l'aprovació del Dictamen pel Ple de Les Corts.

1. SOL·LICITUD DE DOCUMENTACIÓ

Documentació que haurà d'estar en poder de la Comissió abans de l'inici de les compareixences. A estos efectes s'ha acordat.

Sol·licitar a FERROCARRILS DE LA GENERALITAT VALENCIANA la remissió a esta Comissió de fotocòpies compulsades dels següents documents:

1. Lectures de la caixa negra del tren accidentat i del sistema de frenada automàtica del mateix tren.
2. Actes dels Comités de Seguretat en la Circulació de dates 4 de juliol del 2006 i 14 de juliol del 2006.
3. Actes dels Comités de Seguretat en la Circulació des de novembre del 2003 fins hui.

Grupo Mixto. Asimismo, y por el mismo orden dispondrán de un turno de réplica cada uno, siendo de 10 minutos para los grupos parlamentarios y de 4' para el Grupo Mixto.

— Reunión de la comisión del día 24 de julio

Al inicio de la sesión de la comisión el día 24 de julio, a las 10:30 horas y, dado que en las cuatro propuestas de plan de trabajo presentadas se distinguen claramente tres apartados coincidentes y que son:
a) Solicitud de documentación.
b) Propuesta de comparecencias.
c) Calendario y procedimiento de trabajo de la comisión.

El presidente somete a la consideración de los portavoces de los grupos parlamentarios la posibilidad de que la votación, después de sustanciado el oportuno debate, se haga siempre de menor a mayor, por bloques, de manera que en primer lugar se votan las propuestas denominadas como bloque a), después las del bloque b) y, por el último, las propuestas del bloque c) coincidentes, sin perjuicio de que cualquiera diputado o grupo parlamentario pueda solicitar la votación desglosada de algunos de los puntos que los constituyen.

Si bien, el síndico del Grupo Parlamentario Popular, Serafín Castellano Gómez, manifestó que aceptaría el criterio de la oposición, el portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Socialista no tenía tampoco inconveniente en aceptar cualquiera propuesta y el representante del Grupo Mixto, igualmente, no tenía inconveniente en apoyar la propuesta del presidente, el portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa, manifestó su criterio contrario a la propuesta del presidente y por lo tanto pedía que, después del debate, se realizara la votación conjunta de cada una de las propuestas de plan de trabajo, sin perjuicio de aceptar el derecho a pedir votaciones separadas de aquellos contenidos de cada plan que interese.

Después de esta consulta a los síndicos y portavoces, la Comisión de Investigación sobre el Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia, retoma la sesión iniciada el día 17 de julio y debatidas y votadas las distintas propuestas de plan de trabajo presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, Grupo Parlamentario Socialista, Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa y el diputado del Grupo Mixto, ha aprobado el plan de trabajo siguiente, en el que se incluyen solicitudes de documentación, propuestas y solicitudes de comparecencias y calendario y procedimiento del trabajo de la comisión, hasta la aprobación del dictamen por el Pleno de las Cortes.

1. SOLICITUD DE DOCUMENTACIÓN

Documentación que habrá de estar en poder de la comisión antes del inicio de las comparecencias. A estos efectos se ha acordado.

Solicitar a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana la remisión a esta comisión de fotocopias compulsadas de los documentos siguientes:

1. Lecturas de la caja negra del tren accidentado y del sistema de frenado automático del mismo tren.
2. Actas de los comités de seguridad en la circulación, de fecha 4 de julio de 2006 y 14 de julio de 2006.
3. Actas de los comités de seguridad en la circulación desde noviembre de 2003 hasta hoy.

4. Protocol de formació de conductors.
5. Fitxa personal del maquinista i de la Interventora del tren accidentat
6. Torns de treball del maquinista en els últims 15 dies
7. Informe de l'estat de la unitat sinistrada
8. Revisions realitzades en els últims 3 mesos a la unitat accidentada
9. Planta completa del tram Jesús-Plaza-plaça d'Espanya
10. Perfil transversal en el centre de la revolta, radi i peralt de la mateixa
11. Informe de l'última revisió realitzada a la via en eixe punt
12. Característiques de la via i instal·lacions en el tram Jesús-Plaza-plaça d'Espanya
13. Informe de l'estat geomètric de la via després de l'accident
14. Transcripció de les gravacions de les conversacions mantingudes pel conductor amb el Post de Comandament durant tot el viatge
15. Característiques principals del tren sinistrat, pes, longitud, capacitat, etc.
16. Croquis detallat dels elements més significatius de l'accident
17. Escrit dirigit per l'Associació Llatinoamericana de Metros i Subterranis a FGV després de l'accident.

18. Acta de la sessió del Consell d'Administració de FGV de 18-5-1992.
19. Detall dels pressupostos d'inversions de FGV corresponents als exercicis 1993, 1994, 1995 i 1996.

20. Informe sobre instal·lacions de seguretat en la circulació existents en la línia Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló en el moment del seu traspàs a la Generalitat Valenciana.
21. Relació d'obres i instal·lacions realitzades per FGV des de 1988 en la línia Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló.
22. Plecs de clàusules administratives i d'especificacions tècniques i document de formalització contractual del subministrament i instal·lació del sistema de frenada automàtica en la línia de FGV Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló.
23. Pla d'Actuació en la Línia 1 (Horitzó 2010) presentat pel M.H. President de la Generalitat el dia 15-5-2006.
24. Pla d'Emergència de FGV en la xarxa de Metro València
25. Reglament de circulació de FGV.

26. Informe sobre actuacions realitzades per a facilitar als afectats per l'accident i les seues famílies la percepció d'indemnitzacions o ajudes.
27. Resultat última enquesta satisfacció usuaris.
28. Informació obtinguda en les dos caixes negres del comboi sinistrat.
29. Acta de les reunions de Comitè de Seguretat de Ferrocarrils de La Generalitat celebrades des de juny de 203.

30. Acta provisional del Comitè de Seguretat en la circulació, celebrat el 14-07-2006.
31. Llistat d'inversions efectuades per FGV, en la línia 1, en els últims 5 anys.
32. Documentació lliurada al Comitè de Seguretat en la Circulació, de FGV, com a conseqüència de l'accident objecte d'esta investigació.

4. Protocolo de formación de conductores.
5. Ficha personal del maquinista y de la interventora del tren accidentado.
6. Turnos de trabajo del maquinista en los últimos 15 días.
7. Informe del estado de la unidad siniestrada.
8. Revisiones realizadas en los últimos 3 meses a la unidad accidentada.
9. Planta completa del tramo Jesús-Plaza-plaza de España.
10. Perfil transversal en el centro de la curva, el radio y el peralte de la misma.
11. Informe de la última revisión realizada a la vía en ese punto.
12. Características de la vía e instalaciones en el tramo Jesús-Plaza-plaza de España.
13. Informe del estado geométrico de la vía después del accidente.
14. Transcripción de las grabaciones de las conversaciones mantenidas por el conductor con el puesto de mando durante todo el viaje.
15. Características principales del tren siniestrado, peso, longitud, capacidad, etc.
16. Croquis detallado de los elementos más significativos del accidente.
17. Escrito dirigido por la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana después del accidente.
18. Acta de la sesión del consejo de administración de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana de 18.5.1992.
19. Detalle de los presupuestos de inversiones de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana correspondientes a los ejercicios 1993, 1994, 1995 y 1996.
20. Informe sobre instalaciones de seguridad en la circulación existentes en la línea Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló en el momento de su traspaso a la Generalitat Valenciana.
21. Relación de obras e instalaciones realizadas por Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana desde 1988 en la línea LLíria/Bétera-Vilanova de Castelló.
22. Pliegos de cláusulas administrativas y de especificaciones técnicas y documento de formalización contractual del suministro e instalación del sistema de frenado automático en la línea de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana LLíria/Bétera-Vilanova de Castelló.
23. Plan de actuación en la línea 1 (Horizonte 2010) presentado por el presidente de la Generalitat el día 15.5.2006.
24. Plan de emergencia de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana en la red de Metrovalencia.
25. Reglamento de circulación de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.
26. Informe sobre actuaciones realizadas para facilitar a los afectados por el accidente y sus familias la percepción de indemnizaciones o ayudas.
27. Resultado última encuesta satisfacción usuarios.
28. Información obtenida en las dos cajas negras del convoy siniestrado.
29. Acta de las reuniones del Comité de Seguridad de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana celebradas desde junio de 2003.
30. Acta provisional del Comité de Seguridad en la Circulación, celebrado el 14.7.2006.
31. Listado de inversiones efectuadas por Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana en la línea 1 en los últimos 5 años.
32. Documentación entregada al Comité de Seguridad en la Circulación, de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, como consecuencia del accidente objeto de esta investigación.

33. Informe anual de gestió del Consell d'Administració de FGV dels últims 5 anys.
34. Document on s'ha presentat l'avantprojecte de pressupostos per 2007, de FGV i que va estar presentat als Sindicats el 18-07-2006.
35. Llibre d'itineraris.
36. Actes compulsades de les revisions realitzades els anys 2005 i 2006, respectivament, de ls unitats 3736 i 3714 en les seues modalitats P1, P2, P3 i P4.
37. Llibre Contramestre (reparació i manteniment, anys 2005 i 2006).
38. Programa de formació de maquinistes, incloent continguts teòrics i Pràctics, corresponent als anys 2005 i 2006 i quadre de professorat Teòric-pràctic.
39. Copia compulsada de la fulla d'incidències de l'incident ocorregut, Després de les 10,00 h, el dia 19 de juliol 2006 en la línia 1 de Metro València, entre les estacions d'Hospital i Patraix.

Sol.licitar a la Conselleria d'Infraestructures i Transport la remissió a esta Comissió de fotocòpies compulsades dels següents documents:

1. Relació d'obres i instal·lacions realitzades des de 1988 en la línia Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló per les conselleries d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport, i d'Infraestructures i Transport.
2. Fotocòpia compulsada de la denúncia presentada pel President del Comité d'Empresa, a l'octubre de 1994, davant de la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social de València sobre implantació d'Agent Únic i falta de seguretat i prevenció de riscs laborals.
3. Còpia de l'informe de la Direcció de la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social de València de data 13-7-2006, relatiu a actuacions inspectores en matèria de prevenció de riscs laborals en l'empresa FGV.

4. Pla d'actuació integral de la línia 1 del Metro fins 2010 de laConselleria d'Infraestructures i Transport recentment presentat pel President Camps.
5. Informe del Ministeri de Foment de 2000-2002 sobre sinistralitat de les xarxes ferroviàries autonòmiques.
6. Acords adoptats per la Comissió Interdepartamental pel seguiment i anàlisi de les actuacions amb ocassiò del tràgic accident ocorregut en la línia 1 de Metro València creada pel Decret 95/2006, de 3 de juliol del Consell.

Sol.licitar a la Conselleria de Justicia, Interior i Administracions Públiques la remissió a esta Comissió:

1. Informe de les actuacions realitzades en el Pla d'Emergències amb motiu de l'accident ocorregut el passat dia 3 en la línia 1 de Metro València, en el que s'especifique també el grau de coordinació i actuació policial, Servici de Bombers, Voluntariat, Institut Anatòmic Forense, etc. etc.
2. Còpia compulsada del conveni entre FGV i la Direcció General d'Interior de la Conselleria de Justicia i Administracions Públiques, per a la seguretat en Metro València.

A la Conselleria de Sanitat la remissió a esta Comissió :

1. Informe de totes les actuacions realitzades en motiu de l'accident ocorregut, el dia 3 de juliol, en la línia 1 de Metro València, en matèria d'atenció sanitària.

33. Informe anual de gestión del consejo de administración de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana de los últimos 5 años.
34. Documento donde se ha presentado el anteproyecto de presupuestos para 2007 de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y que se presentó a los sindicatos el día 18.7.2006.
35. Libro de itinerarios.
36. Actas compulsadas de las revisiones realizadas los años 2006 y 2006, respectivamente, de las unidades 3736 y 3714 en sus modalidades P1, P2, P3 y P4.
37. Libro de contramaestre (reparación y mantenimiento, años 2005 y 2006).
38. Programa de formación de maquinistas, incluyendo contenidos teóricos y prácticos, correspondiente a los años 2005 y 2006 y cuadro de profesorado teórico-práctico.
39. Copia compulsada de la hoja de incidencias del incidente ocurrido, después de las 10:00 horas, el día 19 de julio de 2006 en la línea 1 de Metrovalencia, entre las estaciones de Hospital y Patraix.

Solicitar a la Conselleria de Infraestructuras y Transporte la remisión a esta comisión de fotocopias compulsadas de los documentos siguientes:

1. Relación de obras e instalaciones realizadas desde 1988 en la línea Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló por las conselleries de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte y de Infraestructuras y Transporte.
2. Fotocopia compulsada de la denuncia presentada por el presidente del comité de empresa, en octubre de 1994, ante la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Valencia sobre implantación de agente único y falta de seguridad y prevención de riesgos laborales.
3. Copia del informe de la Dirección de la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Valencia, de fecha 13.7.2006, relativo a actuaciones inspectoras en materia de prevención de riesgos laborales en la empresa Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.
4. Plan de actuación integral de la línea 1 del metro hasta 2010 de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte recientemente presentado por el presidente Camps.
5. Informe del Ministerio de Fomento de 2000-2002 sobre siniestralidad de las redes ferroviarias autonómicas.
6. Acuerdos adoptados por la Comisión Interdepartamental para el Seguimiento y Análisis de las Actuaciones con Ocasión del Trágico Accidente Ocurrido en la Línea 1 del Metro de Valencia, creada por el Decreto 95/2006, de 3 de julio, del Consell.

Solicitar a la Conselleria de Justicia, Interior y Administraciones Públicas la remisión a esta comisión:

1. Informe de las actuaciones realizadas en el Plan de emergencias con motivo del accidente ocurrido el pasado día 3 en la línea 1 de Metrovalencia, en el que se especifique también el grado de coordinación y actuación policial, servicio de bomberos, voluntariado, Instituto Anatómico Forense, etc.
2. Copia compulsada del convenio entre Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana y la Dirección General de Interior de la Conselleria de Justicia y Administraciones Públicas, para la seguridad en Metrovalencia.

Solicitar a la Conselleria de Sanidad la remisión a esta comisión:

1. Informe de todas las actuaciones realizadas con motivo del accidente ocurrido, el día 3 de julio, en la línea 1 de Metrovalencia, en materia de atención sanitaria.

2. PROPOSTA DE COMPAREIXENTS

1.Personal de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana
Adreça de FGV:
Ptda. de Xirivelleta, s/n46014 València

1. Vicente Contreras Bórnez
(Director Adjunt d' Explotació)
2. Manuel Sansano Muñoz
(Director d'Operacions)
3. Francisco García Sigüenza
(Director Tècnic)
4. Juan José Gimeno Barberá
(Director d'Anàlisi y Auditoria de la Seguretat en la Circulació)
5. Luis Domingo Alepuz
(Cap de Taller de València Sud)
6. Sebastián Argente
(Cap de Línea 1)
7. Arturo Roches
Cap del Servici de Seguretat de Metro València.
8. Marisa Gracia Giménez
(Directora-Gerent de FGV)

2. Representants Sindicals en el Comité de Seguretat

1. Roberto Navarro Bárcenas (Vocal UGT)
2. Francisco Machado León (Vocal CC.OO.)
3. Javier Golf Sanchez(Vocal S.I.F.)
4, Diego José Trigo Verdú (Vocal S.F.)

3. Personal de l'Ent Gestor de la Xarxa de Transports i Ports de La Generalitat (GTP)

1. Jaime Pallarol Simón
(Director Tècnic de GTP)

4. De la Universitat Politècnica de València
Adreça acadèmica:
Departament d' Enginyeria i Infraestructures dels Transports E. T. S. d'Enginyers de Camins, Canals i Ports

1. José Vicente Colomer Ferrandis
(Catedràtic de Transports de la Universitat Politècnica de València)
2. Ricardo Insa Franco
(Professor Titular de Ferrocarrils de la Universitat Politècnica de València)
3. Antonio Monfort
Director General d'INECO-Universitat Politècnica València.

5. Altres experts

1. Albert Ballestà Grau
(Director Adjunt d' Electrans)
2. Josep María Ribes Ardanuy
(Director d'Ardanuy Enginyeria, S. L. President del Forum del Ferrocarril i del Transport)
3. Íñigo Parra Campos
(Vicepresident de Vossloh España, S.A.
4. Ildefonso de Matías Jiménez
(President de l'Associació Llatinoamericana de Metros y Subterranis ALAMYS. Director Gerent de Metro Madrid)

2. PROPUESTA DE COMPARECIENTES

1. Personal de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana
Dirección de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana:
Part. de Xirivelleta, s/n 46014 Valencia

1. Vicente Contreras Bórnez
(Director adjunto de explotación)
2. Manuel Sansano Muñoz
(Director de operaciones)
3. Francisco García Sigüenza
(Director técnico)
4. Juan José Gimeno Barberá
(Director de Análisis y Auditoría de la Seguridad en la Circulación)
5. Luis Domingo Alepuz
(Jefe de taller de Valencia Sur)
6. Sebastián Argente
(Jefe de línia 1)
7. Arturo Roches
(Jefe del Servicio de Seguridad de Metrovalencia)
8. Marisa Gracia Giménez
(Directora-gerente de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana)

2. Representantes sindicales en el Comité de Seguridad

1. Roberto Navarro Bárcenas (Vocal UGT)
2. Francisco Machado León (Vocal CCOO)
3. Javier Golf Sánchez (Vocal SIF)
4. Diego José Trigo Verdú (SF)

3. Personal del Ente Gestor de la Red de Transportes y Puertos de la Generalitat (GTP)

1. Jaime Pallarol Simón
(Director técnico de GTP)

4. De la Universidad Politécnica de Valencia
Dirección académica:
Departamento de Ingeniería e Infraestructuras de los Transportes
ETS de Ingeniería de Caminos, Canales y Puertos

1. José Vicente Colomer Ferrandis
(Catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia)
2. Ricardo Insa Franco
(Profesor titular de ferrocarriles de la Universidad Politécnica de Valencia)
3. Antonio Monfort
(Director general d'INECO–Universidad Politécnica de Valencia)

5. Otros expertos

1. Albert Ballestá Grau
(Director adjunto de Electrans)
2. Josep Maria Ribes Ardanuy
(Director de Ardanuy Ingeniería SL, Presidente del Foro del Ferrocarril y del Transporte)
3. Íñigo Parra Campos
(Vicepresidente de Vossloh España, S.A.)
4. Ildefonso de Matías Jiménez
(Presidente de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos ALAMYS. Director Gerente de Metro Madrid)

5. Aurelio Rojo Garrido
(Secretari General de l'Associació Llatinoamericana de Metros y Subterranis ALAMYS. Director de Operaciones de Metro Madrid)
6. Julián Rodríguez
(Cap de Bombers de València).

6. altres que per la seua responsabilitat pública deuen comparéixer :

1. José Bresó Olaso
Alcalde de TORRENT.
2. Joaquín Segarra Castillo
Alcalde de BENAGUASIL.
3. Felipe Martínez Martínez
Subdelegat del Govern
4. Eugenio Burriel de Orueta
ExDelegat del Govern. ExConseller d'Obres Públiques.
5. Rafael Blasco Castany
ExConseller d'Obres Públiques.
6. Manuel Benegas Capote
D.G. Explotación Infraestructuras ADIF
7. José Luis Gil Gómez
Gerent de Rodalies-Estació del Nord
8. José Vicente Dómine Redondo
D.G. de Transport, Ports i Costes de la Conselleria d'infraestructures i Transport.
9. Luis Miguel Ibáñez Gadea.
S.A. d'Interior de la Conselleria de Justicia, Interior i Administracions Públiques.
10. José Ramón García Antón
Conseller d'Infraestructures i Transport

3. NOMENAMENT PONÈNCIA

En la mateixa sessió de la Comissió en què s'aprove el Pla de Treball i Calendari, atenen a les propostes dels Grups Parlamentaris i del Grup Mixt, es procedirà a continuació al nomenament de la Ponència que, en aplicació de l'article 50 del RC, elaborarà la proposta de Dictamen que se sotmetrà a la seua aprovació.

La Ponència que adoptarà els seus acords per mitjà d'aplicació del vot ponderat estarà constituïda per: 2 Diputats del Grup Parlamentari Popular; 2 del Grup Parlamentari Socialista; 1 del Grup Parlamentari EU-Els Verds-Esquerra Valenciana: ENTESA; i 1 del Grup Mixt.
La Ponència podrà autoconvocar-se des del moment del seu nomenament.

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'ar-

5. Aurelio Rojo Garrido
(Secretario general de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos ALAMYS. Director de Operaciones de MetroMadrid)
6. Julián Rodríguez
(Jefe de bomberos de Valencia)

6. Otras personas que por su responsabilidad pública han de comparecer:

1.José Bresó Olaso
Alcalde de Torrent.
2. Joaquín Segarra Castillo
Alcalde de Benaguasil.
3.Felipe Martínez Martínez
Subdelegado del Gobierno
4.Eugenio Burriel de Orueta
(Ex delegado del Gobierno. Ex conseller de Obras Públicas)
5. Rafael Blasco Castany
(Ex conseller de Obres Públicas)
6. Manuel Benegas Capote
DG Explotación Infraestructuras ADIF
7. José Luis Gil Gómez
Gerente de cercanías Estación del Norte
8. José Vicente Dómine Redondo
(Director general de Transportes, Puertos y Costas de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte)
9. Luis Miguel Ibáñez Gadea
(SA de Interior de la Conselleria de Justicia, Interior y Administraciones Públicas)
10. José Ramón García Antón
Conseller de Infraestructuras y Transporte

3. NOMBRAMIENTO DE LA PONENCIA

En la misma sesión de la comisión en la que se apruebe el plan de trabajo y el calendario, atendiendo a las propuestas de los grupos parlamentarios y del Grupo Mixto, se procederá a continuación al nombramiento de la ponencia que, en aplicación del artículo 50 del Reglamento de las Cortes Valencianas, elaborará la propuesta de dictamen que se someterá a la aprobación de la comisión.
La ponencia, que adoptará sus acuerdos por medio de la aplicación del voto ponderado estará constituida por: 2 diputados del Grupo Parlamentario Popular; 2 del Grupo Parlamentario Socialista; 1 del Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa; y 1 del Grupo Mixto.
La ponencia podrá autoconvocarse desde el momento de su nombramiento.

CALENDARIO

1) Calendario de comparecencias en comisión
La Comisión de Investigación del Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia, acuerda que las comparecencias 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-

ticle 6 de la Resolució de Presidència 4/IV aplique procediment d'urgència en la comunicació als compareixents i reduïsca 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 Síndics, la convocatòria, per al Divendres 11 d'agost, a les 10,30 hores la celebració del Ple per a debat i votació del Dictamen de la Comissió d'investigació."

1. COMPLIMENT DELS ACORDS ADOPTATS

1º CONTINGUT DELS ACORDS PRIMER, SEGON I TERCER:

Adoptats els anteriors acords compresos en els apartats PRIMER, SEGON i TERCER, el President de la Comissió trasllada al Molt Excel.lent Sr. President de Les Corts els seus continguts per al seu coneixement i efectes oportuns.

2º NOMENAMENT PONÈNCIA:

Es procedix, igualment, al nomenament de la Ponència, en compliment de lo acordat en l'apartat TERCER, del Pla de Treball i Calendari aprovat, que, en aplicació de l'article 50 del RC, elabore la proposta de dictamen que se sotmetrà a l'aprovació de la Comissió.

La Ponència que adoptarà els seus acords per mitjà d'aplicació del vot ponderat estarà constituïda per: 2 Diputats del Grup Parlamentari Popular; 2 del Grup Parlamentari Socialista; 1 del Grup Parlamentari EU-Els Verds-Esquerra Valenciana: ENTESA; i 1 del Grup Mixt.
La Ponència podrà autoconvocar-se des del moment del seu nomenament.
En compliment d'este acord, la Comissió, a proposta dels respectius Grups Parlamentaris, nomena la següent Ponència:

GRUP PARLAMENTARI POPULAR
Titular: Il·lustre Sr. SERAFÍN CASTELLANO GÓMEZ.
Titular: Il·lustre Sr. RAFAEL MALUENDA VERDÚ.
Suplent: Il·lustre Sr. RICARDO COSTA CLIMENT.
Suplent: Il·lustre Sr. ANTONIO CLEMENTE OLIVER.

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTA
Titular: Il·lustre Sr. ANDRÉS PERELLÓ RODRÍGUEZ.
Titular: Il·lustre Sr. JOSÉ ANTONIO GODOY GARCÍA

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

CELEBRACIÓN DEL PLENO DE LAS CORTES

Solicitar del presidente de las Cortes, y de la Junta de Síndics, la convocatoria, para el viernes 11 de agosto, a las 10:30 horas, la celebración del Pleno para debate y votación del dictamen de la comisión de investigación."

1. CUMPLIMIENTO DE LOS ACUERDOS ADOPTADOS

1º CONTENIDO DE LOS ACUERDOS PRIMERO, SEGUNDO Y TERCERO:

Adoptados los anteriores acuerdos comprendidos en los apartados primero, segundo y tercero, el presidente de la comisión traslada al Molt Excel·lent Senyor President de les Corts sus contenidos para su conocimiento y efectos oportunos.

2º NOMBRAMIENTO DE LA PONENCIA:

Se procede, igualmente, al nombramiento de la ponencia, en cumplimiento de lo acordado en el apartado tercero del plan de trabajo y en el calendario aprobado, para que, en aplicación del artículo 50 del Reglamento de las Cortes Valencianas, elabore la propuesta de dictamen que se someterá a la aprobación de la comisión.
La ponencia que adoptará sus acuerdos por medio de aplicación del voto ponderado estará constituida por: 2 diputados del Grupo Parlamentario Popular; 2 del Grupo Parlamentario Socialista; 1 del Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa; y 1 del Grupo Mixto.
La ponencia podrá autoconvocarse desde el momento de su nombramiento.
En cumplimiento de este acuerdo, la comisión, a propuesta de los respectivos grupos parlamentarios, nombra a la siguiente ponencia:

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
Titular: Ilustre Sr. SERAFÍN CASTELLANO GÓMEZ.
Titular: Ilustre Sr. RAFAEL MALUENDA VERDÚ.
Suplente: Ilustre Sr. RICARDO COSTA CLIMENT.
Suplente: Ilustre Sr. ANTONIO CLEMENTE OLIVERT.

GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
Titular: Ilustre Sr. ANDRÉS PERELLÓ RODRÍGUEZ.
Titular: Ilustre Sr. JOSÉ ANTONIO GODOY GARCÍA

Suplent: Il·lustre Sra. JOSEFA ANDRÉS BAREA.
Suplent: Il·lustre Sra. ISABEL ESCUDERO PITARCH.

GRUP PARLAMENTARI EU-ELS VERDS-E. VALENCIANA: ENTESA
Titular: Il·lustre Sr. JOAN ANTONI OLTRA I SOLER
Suplent: Il·lustre Sr. JOAN RIBÓ i CANUT.

GRUP MIXT
Il·lustre Sr. FRANCISCO JAVIER TOMÁS PUCHOL

El President de la Comissió d'Investigació advertix a tots els seus membres que el procediment per a substanciar les compareixences serà, en concordança en l'article 3 de la Resolució de caràcter General 4/IV, el previst en l'article 162 del RC per a les compareixences dels membres del Consell.

Acte seguit suspén la sessió de la Comissió fins el dimecres dia 26 de juliol a les 13 hores per a donar compte del grau de compliment de la recepció de la documentació sol·licitada, i entregar-la si es el cas, així com per a informar sobre les notificacions als compareixents.

— Reunió de la Mesa de la Comissió dia 24 de juliol 2006

A les 14,00 hores s'ha reunit la Mesa de la Comissió per a procedir a l'ordenació de les compareixences aprovades, així com per dirigir-se a la Mesa de Les Corts sol.liciten la corresponent convocatòria de la Comissió per al dies senyalats en l'ordenació de les compareixences i mitjançant l'oportú acord han quedat totes elles ordenades de la següent forma:

Dia 27 de juliol de 2006 (dijous)

10.00 h. José Vicente Dómine Redondo
(Director General de Transports, Ports i Costes de la Conselleria d'Infraestructures i Transport)
11.15 h. Sebastián Argente
(Cap de Línia 1)
12.30 h. Aurelio Rojo Garrido
(Secretari General de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos ALAMYS. Director de Operaciones de Metro Madrid)
13.45 h. Ricardo Insa Franco
(Professor Titular de Ferrocarrils de la Universitat Politècnica de València)
16.30 h. Julián Rodríguez
(Cap de Bombers de València)
17.45 h. Jaime Pallarol Simón
(Director Tècnic de GTP)
19.00 h. Íñigo Parra Campos
(Vicepresident de Vossloh España, S.A.)
20.15 h. Descans
21.00 h. Luis Miguel Ibáñez Gadea
(Director General d'Interior de la Conselleria de Justícia i Administracions Públiques)
22.15 h. Arturo Rocher.
(Cap del Servici de Seguretat de Metro València)

Dia 28 de juliol de 2006 (divendres)

10.00 h. Euqenio Burriel de Orueta
(Ex-Conseller d'Obres Públiques i Transports i Ex-Delegat del Govern a la Comunitat Valenciana)

Suplente: Ilustre Sra. JOSEFA ANDRÉS BAREA.
Suplente: Ilustre Sra. ISABEL ESCUDERO PITARCH.

GRUPO PARLAMENTARIO ESQUERRA UNIDA-ELS VERDS-ESQUERRA VALENCIANA: ENTESA
Titular: Ilustre Sr. JOAN ANTONI OLTRA I SOLER
Suplente: Ilustre Sr. JOAN RIBÓ I CANUT.

GRUPO MIXTO
Ilustre Sr. FRANCISCO JAVIER TOMÁS PUCHOL

El presidente de la comisión de investigación advierte a todos sus miembros que el procedimiento para sustanciar las comparecencias será, en concordancia en el artículo 3 de la Resolución de carácter general 4/IV, el previsto en el artículo 162 del Reglamento de las Cortes Valencianas para las comparecencias de los miembros del Consell.

Acto seguido suspende la sesión de la comisión hasta el miércoles día 26 de julio, a las 13 horas, para dar cuenta del grado de cumplimiento de la recepción de la documentación solicitada, y entregarla, en su caso, así como para informar sobre las notificaciones a los comparecientes.

— Reunión de la mesa de la comisión día 24 de julio 2006

A las 14:00 horas se ha reunido la mesa de la comisión para proceder a la ordenación de las comparecencias aprobadas, así como para dirigirse a la Mesa de las Cortes solicitando la correspondiente convocatoria de la comisión para los días señalados en la ordenación de las comparecencias y, mediante el oportuno acuerdo, han quedado todas ellas ordenadas de la siguiente forma:

Día 27 de julio de 2006 (jueves)

10.00 h. José Vicente Dómine Redondo
(Director General de Transportes, Puertos y Costas de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte)
11.15 h. Sebastián Argente
(Jefe de línea 1)
12.30 h. Aurelio Rojo Garrido
(Secretario general de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos ALAMYS. Director de operaciones de Metro Madrid)
13.45 h. Ricardo Insa Franco
(Profesor titular de ferrocarriles de la Universidad Politécnica de Valencia)
16.30 h. Julián Rodríguez
(Jefe de bomberos de Valencia)
17.45 h. Jaime Pallarol Simón
(Director técnico de GTP)
19.00 h. Íñigo Parra Campos
(Vicepresidente de Vossloh España, SA)
20.15 h. Descanso
21.00 h. Luis Miguel Ibáñez Gadea
(Director general de Interior de la Conselleria de Justicia, Interior y Administraciones Públicas)
22.15 h. Arturo Rocher.
(Jefe del Servicio de Seguridad de Metrovalencia)

Día 28 de julio de 2006 (viernes)

10.00 h. Eugenio Burriel de Orueta
(Ex conseller de Obras Públicas y Transportes y ex delegado del Gobierno en la Comunitat Valenciana)

11.15 h. Vicente Contreras Bórnez
(Director Adjunt d' Explotació)
12.30 h. Rafael Blasco Castany
(Ex-Conseller d'Obres Públiques i Transports)
13.45 h. José Vicente Colomer Ferrandis
(Catedràtic de Transports de la Universitat Politècnica de València)
16.30 h. José Bresó Olaso
Alcalde de TORRENT
17.45 h. Joaquín Segarra Castillo -
Alcalde de BENAGUASIL
19.00 h. Manuel Benegas Capote
D.G. Infraestructuras ADIF
20.15 h. Descans
21.00 h. Ildefonso de Matías Jiménez
(President de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos ALAMYS. Director Gerent de Metro Madrid)
22.15 h. Josep Maria Ribes Ardanuy
(Director de Ardanuy Ingeniería SL, President del Forum del Ferrocarril i del Transport)

Dia 31 de juliol de 2006 (dilluns)

10.00 h. Felipe Martínez Martínez
Subdelegat del Govern
11.15 h. Manuel Sansano Muñoz
(Director de Operacions)
12.30 h. Roberto Navarro Bárcenas (Vocal UGT-FGV)
13.45 h. Francisco Machado León (Vocal CC.00.-FGV)
16.30 h. Javier Golf Sánchez (Vocal S.I.F.-FGV)
17.45 h. Diego José Trigo Verdú (S.F.-FGV)
19.00 h. Marisa Gracia Giménez
(Directora-Gerent de FGV)
20.15 h. Descans
21.00 h. Juan José Gimeno Barberá
(Director d'Anàlisis i Auditoria de la Seguretat en la Circulació)
22.15 h. José Luis Gil Gómez
Gerente de Cercanías-Estación del Norte

Dia 1 d'agost de 2006 (dimarts)

10.00 h .Francisco García Sigüenza
(Director Tècnic-FGV)
11.15 h. Luis Domingo Alepuz
(Cap de Taller de València Sud-FGV)
12.30 h. Antonio Monfort
(Director General d'INECO–Universitat Politècnica de València)
13.45 h. Albert Ballestá Grau
(Director Adjunt d' Electrans)
16.30 h. José Ramón García Antón
Conseller d'Infraestructures i Transport

— Reunió Mesa de Les Corts del 24 de juliol 2006

La Mesa de Les Corts ha aprovat la petició formulada per la Mesa de la Comissió, i després per la pròpia Comissió en el Pla de Treball aprovat, per aplicar el procediment d'urgència previst en l'article 3 de la Resolució de caràcter general 4/IV per la que es regulen les compareixences en les comissions d'investigació. Igualment, en la mateixa reunió ha procedit a la tramitació de tots els continguts del Pla de Treball aprovat.

11.15 h. Vicente Contreras Bórnez
(Director adjunto de Explotación)
12.30 h. Rafael Blasco Castany
(Ex conseller de Obras Públicas y Transportes)
13.45 h. José Vicente Colomer Ferrandis
(Catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Valencia)
16.30 h. José Bresó Olaso
Alcalde de Torrent
17.45 h. Joaquín Segarra Castillo
Alcalde de Benaguasil
19.00 h. Manuel Benegas Capote
DG Explotación Infraestructuras ADIF
20.15 h. Descanso
21.00 h. Ildefonso de Matías Jiménez
(Presidente de la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos ALAMYS. Director gerente de Metro Madrid)
22.15 h. Josep Maria Ribes Ardanuy
(Director de Ardanuy Ingeniería SL, presidente del Foro del Ferrocarril y del Transporte)

Día 31 de julio de 2006 (lunes)

10.00 h.Felipe Martínez Martínez
Subdelegado del Gobierno
11.15 h.Manuel Sansano Muñoz
(Director de Operaciones)
12.30 h. Roberto Navarro Bárcenas (Vocal UGT-FGV)
13.45 h. Francisco Machado León (Vocal CC00-FGV)
16.30 h. Javier Golf Sánchez (Vocal SYF-FGV)
17.45 h. Diego José Trigo Verdú (SF-FGV)
19.00 h. Marisa Gracia Giménez
(Directora-gerente de FGV)
20.15 h. Descanso
21.00 h. Juan José Gimeno Barberá
(Director de Análisis y Auditoría de la Seguridad en la Circulación)
22.15 h. José Luis Gil Gómez
Gerente de Cercanías-Estación del Norte

Día 1 de agosto de 2006 (martes)

10.00 h. Francisco García Sigüenza
(Director técnico-FGV)
11.15 h. Luis Domingo Alepuz
(Jefe de Taller de Valencia Sur-FGV)
12.30 h. Antonio Monfort
(Director general de INECO–Universidad Politécnica de Valencia)
13.45 h. Albert Ballestá Grau
(Director Adjunto de Electrans)
16.30 h. José Ramón García Antón
Conseller de Infraestructuras y Transporte

— Reunión Mesa de las Cortes del 24 de julio de 2006

La Mesa de las Cortes ha aprobado la petición formulada por la mesa de la comisión, y después por la propia comisión en el plan de trabajo aprobado, para aplicar el procedimiento de urgencia previsto en el artículo 3 de la Resolución de carácter general 4/IV, por la que se regulan las comparecencias en las comisiones de investigación. Igualmente, en la misma reunión ha procedido a la tramitación de todos los contenidos del plan de trabajo aprobado.

— Reunió Comissió dia 26 de juliol 2006.

Es reprén la sessió de la Comissió per a substanciar lo següent

1. Recepció de documentació:

El President informa la Comissió de la recepció del 48 documents que s'han rebut per registre públic en compliment de l'acord de Pla de Treball aprovat en la reunió de la Comissió del passat dia 24 i que son els següents:

R.E. 51.798 escrit del Vicepresident del Consell al que s'adjunta l'informe de totes les actuacions realitzades en motiu de l'accident ocorregut el dia 3 de juliol de 2006 en la línia 1 de Metro València en matèria sanitària, sol.licitada la Conselleria de Sanitat.

En l'escrit consta lo següent: "Ana Valcárcel Gómez, Directora de l'Àrea Administrativa Parlamentaria, certifique que el present document ha tingut entrada al Registre d Les Corts Valencianes el dia 26 de juliol de 2006, a les 10,48 hores".

R. E. 51799 escrit del Vicepresident del Consell al que s'adjunten els document i informes sol·licitats a Ferrocarrils de La Generalitat Valenciana FGV relacionats en l'accident ocorregut el dia 3 de juliol de 2006 en la línia 1 de Metro València i que son els següents:

Primer arxivador:

1. Lectures de la caixa negra del tren accidentat i del sistema de frenada automàtica del mateix tren.
2. Actes dels Comités Seguretat en la Circulació de dates 4 de juliol del 2006 i 14 de juliol del 2006.
3. Actes dels Comités de Seguretat en la Circulació des de novembre del 2003 fins hui.
4. Protocol de formació de conductors.
5. Fitxa personal del maquinista i de la Interventora del tren accidentat
6. Torns de treball del maquinista en els últims 15 dies
7. Informe de l'estat de la unitat sinistrada
8. Revisions realitzades en els últims 3 mesos a la unitat accidentada
9. Planta completa del tram Jesús-Plaza-plaça d'Espanya
10. Perfil transversal en el centre de la revolta, radi i peralt de la mateixa
11. Informe de l'última revisió realitzada a la via en eixe punt
12. Característiques de la via i instal·lacions en el tram Jesús-Plaza-plaça d'Espanya
13. Informe de l'estat geomètric de la via després de l'accident
14. Transcripció de les gravacions de les conversacions mantingudes pel conductor amb el Post de Comandament durant tot el viatge
15. Característiques principals del tren sinistrat, pes, longitud, capacitat, etc.
16. Croquis detallat dels elements més significatius de l'accident
17. Escrit dirigit per l'Associació Llatinoamericana de Metros i Subterranis a FGV després de l'accident.
18. Acta de la sessió del Consell d'Administració de FGV de 18-5-1992
19. Detall dels pressupostos d'inversions de FGV corresponents als exercicis 1993, 1994, 1995 i 1996.
20. Informe sobre instal·lacions de seguretat en la circulació existents en la línia Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló en el moment del seu traspàs a la Generalitat Valenciana.

— Reunión comisión día 26 de julio de 2006.

Se reinicia la sesión de la comisión para sustanciar lo siguiente:

1. Recepción de documentación:

El presidente informa a la comisión de la recepción de 48 documentos que se han recibido por registro público, en cumplimiento del acuerdo de plan de trabajo aprobado en la reunión de la comisión del pasado día 24 y que son los siguientes:

RE 51.798 escrito del vicepresidente del Consell al que se adjunta el informe de todas las actuaciones realizadas con motivo del accidente ocurrido el día 3 de julio de 2006 en la línea 1 de Metrovalencia en materia sanitaria, solicitado a la Conselleria de Sanidad.

En el escrito consta lo siguiente: "Ana Valcárcel Gómez, directora del Área Administrativa Parlamentaría, certifico que el presente documento ha tenido entrada en el Registro de las Cortes Valencianas el día 26 de julio de 2006, a las 10:48 horas".

RE 51.799 escrito del vicepresidente del Consell al que se adjuntan los documentos e informes solicitados a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) relacionados en el accidente ocurrido el día 3 de julio de 2006 en la línea 1 de Metrovalencia y que son los siguientes:

Primer archivador:

1. Lecturas de la caja negra del tren accidentado y del sistema de frenado automático del mismo tren.
2. Actas de los comités de seguridad en la circulación de fechas 4 de julio de 2006 y 14 de julio de 2006.
3. Actas de los comités de seguridad en la circulación desde noviembre de 2003 hasta hoy.
4.Protocolo de formación de conductores.
5. Ficha personal del maquinista y de la interventora del tren accidentado.
6. Turnos de trabajo del maquinista en los últimos 15 días.
7. Informe del estado de la unidad siniestrada.
8. Revisiones realizadas en los últimos 3 meses a la unidad accidentada
9. Planta completa del tramo Jesús-Plaza-plaza de España.
10. Perfil transversal en el centro de la curva, radio y peralte de la misma.
11. Informe de la última revisión realizada a la vía en ese punto.
12. Características de la vía e instalaciones en el tramo Jesús-Plaza-plaza de España.
13. Informe del estado geométrico de la vía después del accidente.
14. Transcripción de las grabaciones de las conversaciones mantenidas por el conductor con el puesto de mando durante todo el viaje.
15. Características principales del tren siniestrado, peso, longitud, capacidad, etc.
16. Croquis pormenorizado de los elementos más significativos del accidente.
17. Escrito dirigido por la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos a FGV después del accidente.
18. Acta de la sesión del consejo de administración de FGV de 18.5.1992
19. Detalle de los presupuestos de inversiones de FGV correspondientes a los ejercicios 1993, 1994, 1995 y 1996.
20. Informe sobre instalaciones de seguridad en la circulación existentes en la línea Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló en el momento de su traspaso a la Generalitat Valenciana.

21. Relació d'obres i instal·lacions realitzades per FGV des de 1988 en la línia Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló.

22. Plecs de clàusules administratives i d'especificacions tècniques i document de formalització contractual del subministrament i instal·lació del sistema de frenada automàtica en la línia de FGV Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló.

23. Pla d'Actuació en la Línia 1 (Horitzó 2010) presentat pel M.H. President de la Generalitat el dia 15-5-2006.

26. Informe sobre actuacions realitzades per a facilitar als afectats per l'accident i les seues famílies la percepció d'indemnitzacions o ajudes.

27. Resultat última enquesta satisfacció usuaris.

28. Informació obtinguda en les dos caixes negres del comboi sinistrat.

29. Acta de les reunions de Comitè de Seguretat de Ferrocarrils de La Generalitat celebrades des de juny de 203.

30. Acta provisional del Comitè de Seguretat en la circulació, celebrat el 14-07-2006.

31.Llistat d'inversions efectuades per FGV, en la línia 1, en els últims 5 Anys.

Segon arxivador:

25. Reglament de circulació de FGV.

32. Documentació lliurada al Comitè de Seguretat en la Circulació, de FGV, com a conseqüencia de l'accident objecte d'esta investigació.

33. Informe anual de gestió del Consell d'Administració de FGV dels últims 5 anys.

34. Document on s'ha presentat l'avantprojecte de pressupostos per 2007, de FGV i que va estar presentat als Sindicats el 18-07 2006.

35. Llibre d'itineraris.

36. Actes compulsades de les revisions realitzades els anys 2005 i 2006, respectivament, de ls unitats 3736 i 3714 en les seues modalitats P1, P2, P3 i P4.

37. Llibre Contramestre (reparació i manteniment, anys 2005 i 2006).

38. Programa de formació de maquinistes, incloent continguts teòrics I Pràctics, corresponent als anys 2005 i 2006 i quadre de Professorat Teòric-pràctic.

39. Copia compulsada de la fulla d'incidències de l'incident ocorregut, després de les 10,00 h, el dia 19 de juliol 2006 en la línia 1 de Metro València, entre les estacions d'Hospital i Patraix.

Tercer arxivador:

24. Pla d'Emergència de FGV en la xarxa de Metro València.

En l'escrit consta lo següent: "Ana Valcárcel Gómez, Directora de l'Àrea Administrativa Parlamentaria, certifique que el present document ha tingut entrada al Registre de les Corts Valencianes el dia 26 de juliol de 2006, a les 11,31 hores".

El President, en la seua intervenció per a informar respecte dels documents de FGV els relaciona d'un en un tots i cada un d'estos documents i especifica que estan a disposició dels Diputats en la Mesa de la Comissió i que a lo llarg del dia quan estiguen realitzades les fotocopies s'entregaran als Grups Parlamentaris i al Grup Mixt.

R.E. 51.800 escrit del Vicepresident del Consell al que s'adjunten els informes i documents sol.licitats a la Conselleria d'Infraestructures i Transport per la Comissió d'in-

21. Relación de obras e instalaciones realizadas por FGV desde 1988 en la línea Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló.

22. Pliegos de cláusulas administrativas y de especificaciones técnicas y documento de formalización contractual del suministro e instalación del sistema de frenado automático en la línea de FGV Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló.

23.Plan de actuación en la línea 1 (Horizonte 2010) presentado por el Molt Honorable President de la Generalitat el día 15.5.2006.

26. Informe sobre actuaciones realizadas para facilitar a los afectados por el accidente y sus familias la percepción de indemnizaciones o ayudas.

27. Resultado última encuesta satisfacción usuarios.

28. Información obtenida en las dos cajas negras del convoy siniestrado.

29. Acta de las reuniones de comité de seguridad de Ferrocarrils de la Generalitat celebradas desde junio de 2003.

30. Acta provisional del Comité de Seguridad en la Circulación, celebrado el 14.07.2006.

31.Listado de inversiones efectuadas por FGV, en la línea 1, en los últimos 5 años.

Segundo archivador:

25. Reglamento de circulación de FGV.

32. Documentación entregada al Comité de Seguridad en la Circulación, de FGV, como consecuencia del accidente objeto de esta investigación.

33. Informe anual de gestión del Consejo de Administración de FGV de los últimos 5 años.

34. Documento donde se ha presentado el anteproyecto de presupuestos para 2007, de FGV, y que fue presentado a los sindicatos el 18.07.2006.

35. Libro de itinerarios.

36. Actas compulsadas de las revisiones realizadas los años 2005 y 2006, respectivamente, de las unidades 3736 y 3714 en sus modalidades P1, P2, P3 y P4.

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

38. Programa de formación de maquinistas, incluyendo contenidos teóricos y prácticos, correspondiente a los años 2005 y 2006, y cuadros de profesorado teórico-práctico.

39. Copia compulsada de la hoja de incidencias del incidente ocurrido, después de las 10:00 h, el día 19 de julio 2006 en la línea 1 de Metrovalencia, entre las estaciones de Hospital y Patraix.

Tercer archivador:

24. Plan de emergencia de FGV en la red de Metrovalencia.

En el escrito consta lo siguiente: "Ana Valcárcel Gómez, directora del Área Administrativa Parlamentaria, certifico que el presente documento ha tenido entrada en Registro de las Cortes Valencianas el día 26 de julio de 2006, a las 11:31 horas".

El presidente, en su intervención para informar al respeto de los documentos de FGV relaciona de uno en uno todos y cada uno de estos documentos y especifica que están a disposición de los diputados en la mesa de la comisión y que a lo largo del día cuando estén realizadas las fotocopias se entregarán a los grupos parlamentarios y al Grupo Mixto.

RE 51.800 escrito del vicepresidente del Consell al que se adjuntan los informes y los documentos solicitados a la Conselleria de Infraestructuras y Transporte por la Comi-

vestigació sobre l'accident ocorregut el dia 3 de juliol de 2006 en la línia 1 de Metro València.

En l'escrit consta lo següent: "Ana Valcárcel Gómez, Directora de l'Àrea Administrativa Parlamentaria, certifique que el present document ha tingut entrada al Registre de les Corts Valencianes el dia 26 de juliol de 2006, a les 11,31 hores".

Els documents son els que figuren en el Pla de Treball aprovat i que es com seguix:

1. Relació d'obres i instal·lacions realitzades des de 1988 en la línia Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló per les conselleries d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport, i d'Infraestructures i Transport.

2. Fotocòpia compulsada de la denúncia presentada pel President del Comité d'Empresa, a l'octubre de 1994, davant de la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social de València sobre la implantació d'Agent Únic i falta de seguretat i prevenció de riscs laborals.

3. Còpia de l'informe de la Direcció de la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social de València de data 13-7-2006, relatiu a actuacions inspectores en matèria de prevenció de riscs laborals en l'empresa FGV.

4. Pla d'actuació integral de la línia 1 del Metro fins 2010 de laConselleria d'Infraestructures i Transport recentment presentat pel President Camps.

5. Informe del Ministeri de Foment de 2000-2002 sobre sinistralitat de les xarxes ferroviaries autonómiques.

6. Acords adoptats per la Comissió Interdepartamental pel seguiment i anàlisi de les actuacions amb ocasió del tràgic accident ocorregut en la línia 1 de Metro València creada pel Decret 95/2006, de 3 de juliol del Consell.

Estos 6 documents també s'han entregat als Portaveus dels Grups Parlamentaris i representant del Grup Mixt en l'acte de la Comissió.

R.E. 51.802 escrit del Vicepresident del Consell al que s'adjunten els informes i documents sol.licitats a la Conselleria de Justicia, Interior i Administracions Públiques per la Comissió d'investigació sobre l'accident ocorregut el dia 3 de juliol de 2006 en la línia 1 de Metro València.

En l'escrit consta lo següent: "Ana Valcárcel Gómez, Directora de l'Àrea Administrativa Parlamentaria, certifique que el present document ha tingut entrada al Registre de les Corts Valencianes el dia 26 de juliol de 2006, a les 12,27 hores".

Els documents son els que figuren en el Pla de Treball aprovat i que es com seguix:

1. Informe de les actuacions realitzades en el Pla d'Emergències amb motiu de l'accident ocorregut el passat dia 3 en la línia 1 de Metro València, en el que s'especifique també el grau de coordinació i actuació policial, Servici de Bombers, Voluntariat, Institut Anatòmic Forense, etc. etc.

2. En el Pla de Treball, a petició del Grup Parlamentari Socialista es sol.licita "Còpia compulsada del conveni entre FGV i la Direcció General d'Interior de la Conselleria de Justicia i Administracions Públiques, per a la seguretat en Metro València."

En l'escrit de la Conselleria de Justicia, Interior i Administracions Públiques que s'adjunta al de referencia consta "així com la còpia de l'Acord de col·laboració 2/93 entre la Direcció General de Protecció Ciutadana de la Conselleria d'Administració Pública i Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, per a l'actuació en situacions d'emergència en la província de València, a l'entendre que ha de ser este el sol·licitat en el citat Pla de Treball", atés que no existix cap

sión de Investigación sobre el Accidente Ocurrido el Día 3 de Julio de 2006 en la Línea 1 de Metrovalencia.

En el escrito consta lo siguiente: "Ana Valcárcel Gómez, directora del Área Administrativa Parlamentaria, certifico que el presente documento ha tenido entrada en Registro de las Cortes Valencianas el día 26 de julio de 2006, a las 11:31 horas".

Los documentos son los que figuran en el plan de trabajo aprobado y que es como sigue:

1. Relación de obras e instalaciones realizadas desde 1988 en la línea Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló por las conselleries de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte, y de Infraestructuras y Transporte.

2. Fotocopia compulsada de la denuncia presentada por el presidente del comité de empresa, en octubre de 1994, ante la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Valencia sobre la implantación de agente único y falta de seguridad y prevención de riesgos laborales.

3. Copia del informe de la dirección de la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Valencia de fecha 13.7.2006, relativo a actuaciones inspectoras en materia de prevención de riesgos laborales en la empresa FGV.

4. Plan de actuación integral de la línea 1 del metro hasta 2010 de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, recientemente presentado por el presidente Camps.

5. Informe del Ministerio de Fomento de 2000-2002 sobre siniestralidad de las redes ferroviarias autonómicas.

6. Acuerdos adoptados por la Comisión Interdepartamental para el Seguimiento y Análisis de las Actuaciones con Ocasión del Trágico Accidente Ocurrido en la Línea 1 de Metrovalencia, creada por el Decreto 95/2006, de 3 de julio, del Consell.

Estos 6 documentos también se han entregado a los portavoces de los grupos parlamentarios y al representante del Grupo Mixto en el acto de la comisión.

RE 51.802 escrito del vicepresidente del Consell, al que se adjuntan los informes y documentos solicitados a la Conselleria de Justicia, Interior y Administraciones Públicas por la Comisión de Investigación sobre el Accidente Ocurrido el Día 3 de Julio de 2006 en la Línea 1 de Metrovalencia.

En el escrito consta lo siguiente: "Ana Valcárcel Gómez, directora del Área Administrativa Parlamentaria, certifico que el presente documento ha tenido entrada en Registro de las Cortes Valencianas el día 26 de julio de 2006, a las 12:27 horas".

Los documentos son los que figuran en el plan de trabajo aprobado y que es como sigue:

1. Informe de las actuaciones realizadas en el Plan de emergencias con motivo del accidente ocurrido el pasado día 3 en la línea 1 de Metrovalencia,ven el que se especifique también el grado de coordinación y actuación policial, servicio de bomberos, voluntariado, Instituto Anatómico Forense, etc.

2. En el plan de trabajo, a petición del Grupo Parlamentario Socialista se solicita "Copia compulsada del convenio entre FGV y la Dirección General de Interior de la Conselleria de Justicia, Interior y Administraciones Públicas, para la seguridad en Metrovalencia."

En el escrito de la Conselleria de Justicia, Interior y Administraciones Públicas, que se adjunta al de referencia, consta "así como la copia del acuerdo de colaboración 2/93 entre la Dirección General de Protección Ciudadana de la Conselleria de Administración Pública y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, para la actuación en situaciones de emergencia en la provincia de Valencia, al entender que debe ser éste el solicitado en el citado plan de trabajo",

conveni amb la Direcció General d'Interior com consta en la petició.

Es recepciona la documentació rebuda i es fa entrega als Grups Parlamentaris i al Grup Mixt, en compliment de l'acord adoptat el dia 24 de juliol.

El President informa que s'ha complit al 100% la remissió dins de termini de tots els documents sol. licitats en el Pla de Treball i felicita al Consell i a FGV donat que han segut summament diligents i sensibles en la col.laboració amb la Comissió d'Investigació de Les Corts.

2. Notificacions als compareixents:

El President de la Comissió d'investigació informa als seus membres que: La Presidència de Les Corts, a través de la Vicepresidenta Primera, ha notificat en temps i forma la convocatòria de compareixença a totes les persones que estan incloses en la relació aprovada ahir per la Comissió.

La notificació s'ajusta a lo establit en l'ordenament jurídic vigent i, en uns casos s'ha fet mitjançant l'entrega personal de la notificació per funcionaris de la institució i en altres utilitzant el sistema del Burofax. Inclús en alguns cassos en els que no arribava l'acreditació de rebre la notificació, s'ha recordat mitjançant correu electrònic. En tots els casos consta l'acreditació de la recepció de la notificació.

Per a salvaguardar els dret dels compareixents i que no s'encontren en situació d'indefensió, en l'escrit de notificació s'ha fet constar la normativa aplicable qu'es la següent:

– Art. 22 e) de l'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana, aprovat mitjançant Llei Orgànica 1/2006, de 10 d'abril, de reforma de la Llei Orgànica 5/1982, d'1 de juliol, d'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana.

– Art. 42 i 50 del Reglament de les Corts Valencianes.

– Resolució de caràcter general de la Presidència de Les Corts 4/IV, de 22 de maig de 1996.

– Llei Orgànica 5/1984, de 24 de maig, sobre Compareixença de ciutadans davant Comissions d'investigació.

També s'advertit en la notificació que si el compareixent vol estar assistit per aquella persona que estime convenient designar, ha de posar-lo amb coneixement de la Mesa de la Comissió per que puga ser acceptada.

En el mateix escrit es deixa constància que la Mesa de les Corts vetlarà per que en el sí de les Comissions d'Investigació estiga salvaguardat el respecte a la intimitat i l'honor de les persones, el secret professional, la clàusula de consciència y els demes drets constitucionals.

Igualment, es posa en coneixement dels compareixents que els despeses que, com a conseqüència del requeriment, es deriven per aquells obligats a comparéixer, seran abonats en càrrec als pressupostos de Les Corts.

Per últim, al ser requerits per a comparéixer, en dia i hora determinada, davant la Comissió d'investigació s'advertix que "sense perjuí del qual i donat que l'article 3 de la Resolució 4/IV de la Presidència de Les Corts imposa a la citació una antelació mínima de 3 dies, se l'informa que si desitja esgotar el termini pot sol.licitar l'ajornament de la seua compareixença.

El President dona lectura a l'informe del resultat de notificació a tots el compareixents i felicita i dona les gracies per la magnífica col.laboració i professionalitat demostrada al Lletrats de la Cambra, a l'Àrea d'Administració Parlamentaria, al conductors, al ujiers, al personal del Registre i a tots aquells funcionaris que han col.laborat en les notificacions.

dado que no existe ningún convenio con la Dirección General de Interior como consta en la petición.

Se recibe la documentación y se hace entrega a los grupos parlamentarios y al Grupo Mixto, en cumplimiento del acuerdo adoptado el día 24 de julio.

El presidente informa que se ha cumplido al 100% la remisión dentro de plazo de todos los documentos solicitados en el plan de trabajo y felicita al Consell y a FGV, dado que han sido sumamente diligentes y sensibles en la colaboración con la comisión de investigación de las Cortes.

2. Notificaciones a los comparecientes:

El presidente de la comisión de investigación informa a sus miembros que la Presidencia de las Cortes, a través de la vicepresidenta primera, ha notificado en tiempo y forma la convocatoria de comparecencia a todas las personas que están incluidas en la relación aprobada ayer por la comisión.

La notificación se ajusta a lo establecido en el ordenamiento jurídico vigente y, en unos casos se ha hecho mediante la entrega personal de la notificación por funcionarios de la institución y, en otros, utilizando el sistema del burofax. Incluso en algunos casos en los que no llegaba la acreditación de recibir la notificación, se ha recordado mediante correo electrónico. En todos los casos consta la acreditación de la recepción de la notificación.

Para salvaguardar los derechos de los comparecientes y que no se encuentren en situación de indefensión, en el escrito de notificación se ha hecho constar la normativa aplicable, que es la siguiente:

– Art. 22 e) del Estatuto de Autonomía de la Comunitat Valenciana, aprobado mediante Ley orgánica 1/2006, de 10 de abril, de reforma de la Ley orgánica 5/1982, de 1 de julio, de Estatuto de Autonomía de la Comunitat Valenciana.

– Art. 42 y 50 del Reglamento de las Cortes Valencianas.

– Resolución de carácter general de la Presidencia de las Cortes 4/IV, de 22 de mayo de 1996.

– Ley orgánica 5/1984, de 24 de mayo, sobre comparecencia de ciudadanos ante comisiones de investigación.

También se ha advertido en la notificación que si el compareciente quiere estar asistido por la persona que estime conveniente designar, debe ponerlo en conocimiento de la mesa de la comisión para que pueda ser aceptada.

En el mismo escrito se deja constancia de que la Mesa de las Cortes velará por que en el seno de las comisiones de investigación esté salvaguardado el respeto a la intimidad y al honor de las personas, el secreto profesional, la cláusula de conciencia y los demás derechos constitucionales.

Igualmente, se pone en conocimiento de los comparecientes que los gastos que, como consecuencia del requerimiento, se deriven para los obligados a comparecer, serán abonados a cargo de los presupuestos de las Cortes.

Por último, al ser requeridos para comparecer, en día y hora determinada, ante la comisión de investigación, se advierte de que "sin perjuicio de lo cual y dado que el artículo 3 de la Resolución 4/IV de la Presidencia de las Cortes impone a la citación una antelación mínima de 3 días, se le informa que si desea agotar el plazo puede solicitar el aplazamiento de su comparecencia".

El presidente da lectura al informe del resultado de notificación a todos los comparecientes y felicita y da las gracias por la magnífica colaboración y profesionalidad demostrada a los letrados de la Cámara, al Área Administrativa Parlamentaria, a los conductores, a los ujieres, al personal del Registro y a todos aquellos funcionarios que han colaborado en las notificaciones.

3. S'alça la sessió de la Comissió iniciada el dia 17 de juliol 2006

Conclosos els treballs d'esta primera fase de la Comissió d'investigació i els objectius marcats en la seua primera reunió, tant de la convocatòria com de l'alteració de l'orde del dia aprovat, per a lo qual s'ha reunit els dies 17, 20, 24 i 26 de juliol, i una vegada rebuts els documents sol·licitats, convocades les compareixences i nombrada la Ponència, tot allò en la forma que determina el Pla de Treball, calendari i procediment aprovats en la reunió del dia 24, la Presidència, d'acord amb la Mesa considera coberts i complits els objectius de la seua convocatòria i, per tant, alça la sessió.

1. ESTUDI DE LA DOCUMENTACIÓ REBUDA

Tant FGV com l'Administració de La Generalitat han complit, en temps i forma, l'acord adoptat per la Comissió d'Investigació consistent que la documentació sol.licitada arribara a Les Corts abans del començament de les compareixences.

Els 48 documents sol.licitats han entrat en Les Corts el dimecres dia 26 de juliol, complint plenament l'acord de la Comissió i en temps suficient per que en la sessió anunciada per a les 13 hores poguera entregar-se fotocopia de tots ells als Grups Parlamentaris i al Grup Mixt malgrat que el dimarts 25 era festiu en la Ciutat de València.

Ja que cal destacar per tant l'eficàcia i l'exacte compliment dels requisits per a facilitar tota la documentació, per la qual cosa la Comissió vol manifestar la seua satisfacció i reconeixement per la col.laboració de La Generalitat en la investigació que esta realitzant-se.

De l'estudi de tota esta documentació és de destacar lo següent:

1. Documentació sol.licitada a FGV:

Dels 39 documents rebuts de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, una vegada estudiats tots i cada un d'ells, es desprén:

1. Causa de l'accident: excés de velocitat per entrar a 80 km/h en revolta amb limitació a 40 km/h.

1. Lectura de la caixa registradora d'esdeveniments (caixa negra) de la unitat motora (doc. 1, p. 115), confirmada per la lectura de la caixa negra de la segona unitat (doc. 28).

2. Acta de la reunió del Comité de Seguretat en la Circulació de FGV de 4-7-06 (doc. 2), firmada per tots els representants sindicals i de la Direcció de l'empresa.

2. Cap altra possible causa d'accident s'ha trobat en la documentació corresponent:

1 Situació laboral i formació del conductor adequades (docs. 5 i 6)

2 Servicis realitzats pel mateix conductor en les hores anteriors a l'accident amb normalitat i sense incidències: lectura de la caixa negra (doc. 1) i transcripció de les gravacions de conversacions del conductor amb Post de Comandament (doc. 14)

3 Situació de la infraestructura i superestructura adequades: descripció del tram de l'accident (docs. 9, 10 i 12); revisat en data 25-11-2005 (doc. 11); informe de l'estat de la via després de l'accident (doc. 13).

4 Situació del tren: havia superat les revisions corresponents (docs. 8 i 36). L'examen de la unitat sinistrada (doc.

3. Se levanta la sesión de la comisión iniciada el día 17 de julio de 2006

Concluidos los trabajos de esta primera fase de la comisión de investigación y los objetivos marcados en su primera reunión, tanto de la convocatoria como de la alteración del orden del día aprobado, para lo cual se ha reunido los días 17, 20, 24 y 26 de julio, y una vez recibidos los documentos solicitados, convocadas las comparecencias y nombrada la ponencia, todo ello en la forma que determina el plan de trabajo, el calendario y el procedimiento aprobados en la reunión del día 24, la Presidencia, de acuerdo con la Mesa considera cubiertos y cumplidos los objetivos de su convocatoria y, por lo tanto, levanta la sesión.

1. ESTUDIO DE LA DOCUMENTACIÓN RECIBIDA

Tanto FGV como la administración de la Generalitat han cumplido, en tiempo y forma, el acuerdo adoptado por la comisión de investigación consistente en que la documentación solicitada llegara a las Cortes antes del comienzo de las comparecencias.

Los 48 documentos solicitados han entrado en las Cortes el miércoles día 26 de julio, cumpliendo plenamente el acuerdo de la comisión y en tiempo suficiente para que, en la sesión anunciada para las 13:00 horas, pudiera entregarse fotocopia de todos ellos a los grupos parlamentarios y al Grupo Mixto, a pesar de que el martes 25 era festivo en la ciudad de Valencia.

Hay que destacar, por lo tanto, la eficacia y el exacto cumplimiento de los requisitos para facilitar toda la documentación, por lo cual la comisión quiere manifestar su satisfacción y reconocimiento por la colaboración de la Generalitat en la investigación que está realizándose.

Del estudio de toda esta documentación hay que destacar lo siguiente:

1. Documentación solicitada a FGV:

De los 39 documentos recibidos de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, una vez estudiados todos y cada uno de ellos, se desprende:

1. Causa del accidente: exceso de velocidad por entrar a 80 km/h en curva con limitación a 40 km/h.

1. Lectura de la caja registradora de acontecimientos (caja negra) de la unidad motora (doc. 1, p. 115), confirmada por la lectura de la caja negra de la segunda unidad (doc. 28).

2. Acta de la reunión del Comité de Seguridad en la Circulación de FGV de 4.7.2006 (doc. 2), firmada por todos los representantes sindicales y la dirección de la empresa.

2. Ninguna otra posible causa de accidente se ha encontrado en la documentación correspondiente:

1. Situación laboral y formación del conductor adecuadas (doc. 5 y 6).

2. Servicios realizados por el mismo conductor en las horas anteriores al accidente con normalidad y sin incidencias: lectura de la caja negra (doc. 1) y transcripción de las grabaciones de conversaciones del conductor con puesto de mando (doc. 14).

3. Situación de la infraestructura y de la superestructura adecuadas: descripción del tramo del accidente (doc. 9, 10 y 12); revisado fecha 25.11.2005 (doc. 11); informe del estado de la vía después del accidente (doc. 13).

4. Situación del tren: había superado las revisiones correspondientes (doc. 8 y 36). El examen de la unidad sinies-

7) no aporta cap indici de fallada mecànica que permeta pensar en una altra causa de l'accident.

3. Línia dotada de sistemes de seguretat adequats:

1 Origen de l'actual Línia 1 de FGV: línies de rodalia de FEVE transferides a la Generalitat en 1986, sense cap sistema d'ajuda a la circulació i amb greus problemes de seguretat pel gran nombre de passos a nivell, molts d'ells sense protecció (doc. 20).

2. Com a mínim en 1992, s'havia advertit ja la necessitat de dotar a la Línia d'un sistema de frenada automàtica (acta del Consell d'Administració de FGV de 18-5-92, en la que s'aprova la proposta de pressupostos per a 1993 incloent una partida per a instal·lació de FAP (doc. 18, annex). L'import de contractació de FAP es de 380.720.275 ptes.

3. En pressupostos de la Generalitat per a 1993, 1994 i 1995 s'inclouen dotacions per al sistema de frenada automàtica per a la Línia 1 (entonces línies 1 i 2), però no es realitza.

4. En eixos mateixos anys, alhora que el Consell pressuposta el FAP per a la Línia 1, està construint el tram subterrani de la línia 3 fins a Albereda amb sistema ATP. En el Pressupost per a 1995, aprovat a finals de 1994, s'inclou simultàniament partides per a FAP en Línia 1 i per a ATP en tram de superfície de la Línia 3.

5. La instal·lació del sistema de frenada automàtica en la Línia 1 es contracta en 1996 (doc. 22) i s'instal·la en 1999.

4. Inversió en la Línia: els docs. 21/31 i el doc. 1 CIT permeten seguir l'evolució de la inversió en la Línia 1:

1. La inversió té un nivell molt inferior d'inversió en 1988-1995 (docs. 21/31 i doc. 1 CIT). Per part de FGV la inversiò va ser de 6,5 M€ en infraestructuras i instal·lacions en la linea 1. Entre 1996 i 2006, la inversiò de FGV en instal·lacions i infraestructuras arriba a la cifra de 35, 9 M€, no obstant la major part de la inversiò en infraestructuras i instal·lacions es realitza per part de la Conselleria. (vore apartat següent)

2. Es realitza una gran inversió a partir de 1996, especialment en qüestions fonamentals per a la seguretat com la supressió de passos a nivell i la renovació de vies (docs. 21/31 i doc. 1 CIT).

3. La millora progressiva de la Línia 1 té el seu reflex en l'enquesta de satisfacció d'usuaris (doc. 27)

4. Al maig del 2006 el President de la Generalitat presenta un Pla d'Actuació en la Línia 1 que preveu una inversió de més de 300 milions d'euros en el període 2006-2010 (doc. 23 i doc. 4 CIT).

5. La Línia 1 és una línia segura:

1 Acta del Comité de Seguretat en la Circulació de 14-7-06.

2 Informe de la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social (Ministeri de Treball i Assumptes Socials) de 11-7-06 (doc. 3 CIT).

6. La seguretat és una prioritat per a FGV:

1 Funcionament del Comité de Seguretat en la Circulació, amb participació dels sindicats representatius dels treballadors: s'efectua una anàlisi i un seguiment exhaustiu de tots els temes i totes les propostes relacionades amb la seguretat (actes del Comité: doc. 3 i 29)

2 A finals de 2005 es crea en FGV una nova Direcció d'Auditoria i Seguretat en l'Explotació, directament dependent de la Gerència (Acta de 30-11-05, doc. 3).

trada (doc. 7) no aporta ningún indicio de fallo mecánico que permita pensar en otra causa del accidente.

3. Línea dotada de sistemas de seguridad adecuados:

1. Origen de la actual línea 1 de FGV: líneas de cercanías de FEVE transferidas a la Generalitat en 1986, sin ningún sistema de ayuda a la circulación y con graves problemas de seguridad por el gran número de pasos a nivel, muchos de ellos sin protección (doc. 20).

2. Como mínimo en 1992, se había advertido ya de la necesidad de dotar a la línea de un sistema de frenado automático (acta del consejo de administración de FGV de 18.5.1992, en la que se aprueba la propuesta de presupuestos para 1993, incluyendo una partida para instalación de FAP (doc. 18, anexo). El importe de contratación de FAP es de 380.720.275 ptas.

3. En los presupuestos de la Generalitat para 1993, 1994 y 1995 se incluyen dotaciones para el sistema de frenado automático para la línea 1 (entonces líneas 1 y 2), pero no se realiza.

4. En esos mismos años, al mismo tiempo que el Consell presupuesta el FAP para la línea 1, está construyendo el tramo subterráneo de la línea 3 hasta la Alameda con sistema ATP. En el presupuesto para 1995, aprobado a finales de 1994, se incluye simultáneamente partidas para FAP en línea 1 y para ATP en tramo de superficie de la línea 3.

5. La instalación del sistema de frenado automático en la línea 1 se contrata en 1996 (doc. 22) y se instala en 1999.

4. Inversión en la línea: los doc. 21/31 y el doc. 1 CIT permiten seguir la evolución de la inversión en la línea 1:

1. La inversión tiene un nivel muy inferior de inversión en 1988-1995 (doc. 21/31 y doc. 1 CIT). Por parte de FGV, la inversión fue de 6,5 millones de euros en infraestructuras e instalaciones en la línea 1. Entre 1996 y 2006, la inversión de FGV en instalaciones e infraestructuras llega a la cifra de 35,9 millones de euros, no obstante la mayor parte de la inversión en infraestructuras e instalaciones se realiza por parte de la conselleria (ver apartado siguiente).

2. Se realiza una gran inversión a partir de 1996, especialmente en cuestiones fundamentales para la seguridad como la supresión de pasos a nivel y la renovación de vías (doc. 21/31 y doc. 1 CIT).

3. La mejora progresiva de la línea 1 tiene su reflejo en la encuesta de satisfacción de usuarios (doc. 27)

4. En mayo de 2006 el presidente de la Generalitat presenta un plan de actuación en la línea 1 que prevé una inversión de más de 300 millones de euros en el período 2006-2010 (doc. 23 y doc. 4 CIT).

5. La línea 1 es una línea segura:

1. Acta del Comité de Seguridad en la Circulación de 14.7.2006.

2. Informe de la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales) de 11.7.2006 (doc. 3 CIT).

6. La seguridad es una prioridad para FGV:

1. Funcionamiento del Comité de Seguridad en la Circulación, con participación de los sindicatos representativos de los trabajadores: se efectúa un análisis y un seguimiento exhaustivo de todos los temas y todas las propuestas relacionadas con la seguridad (actas del comité: doc. 3 y 29)

2. A finales de 2005 se crea en FGV una nueva Dirección de Auditoría y Seguridad en la Explotación, directamente dependiente de la gerencia (acta de 30.11.2005, doc. 3).

7. Mai s'havia plantejat en el Comité de Seguretat en la Circulació la necessitat de protegir amb balises les revoltes de la Línia 1, les plaques de limitació de velocitat o el tram concret on es va produir l'accident:

1. Acta de 13-11-03 (doc. 3): amb ocasió de la nova gerència de FGV (Marisa Gràcia) es realitza una sessió del Comité per a revisar tots els assumptes de caràcter global que es podrien considerar prioritaris. No es planteja gens referent a eixos temes.

2 El sistema FAP és objecte de reunions monogràfiques (acta de 11-2-04) i es debat àmpliament en nombroses sessions del Comité. En cap d'elles es proposa cap d'eixes mesures. En la sessió de 27-9-05 se sol·licita la col·locació de balises prèvies en tots els senyals, però en este concepte no es consideren incloses les plaques de limitació de velocitat com l'existent en la revolta de l'accident (acta de 27-9-05).

3. L'única mesura concreta plantejada en relació amb la revolta de l'accident és reduir la limitació de velocitat de 50 a 40 km/h, proposta que es realitza immediatament (acta 27-1-04).

4. Després de l'accident de setembre del 2005 en la Línia 1, s'aproven i executen immediatament les mesures proposades pels representants sindicals (actes de 15-9-05 i 27-9-05).

5. La Direcció de FGV ha estudiat en els últims anys diferents possibilitats per a millorar el sistema FAP i ampliar la seua cobertura, donant compte al Comité en nombroses reunions.

6. L'única proposta dels representants sindicals en el Comité per a substituir el FAP de la Línia 1 per un ATP es planteja com a mesura "a mig o llarg termini" (acta 15-9-05).

7. En el Pla d'actuacions en la Línia 1 presentat al maig del 2006 (doc. 23 i doc. 4 CIT) es preveu la implantació d'un sistema ATP, com a conseqüència de les previsions del mateix Pla per a incrementar freqüències i introduir nous servicis, aproximant el règim d'explotació de la Línia a una línia de metre com les Línies 3 i 5 de Metre València.

8. El Consell ha donat una resposta immediata en tots els aspectes de la tragèdia:

1 Immediatament es crea una Comissió Interdepartamental per al seguiment i anàlisi de les actuacions en ocasió del tràgic accident ocorregut en la Línia 1 del Metro de València (doc. 6 CIT).

2 Tots els servicis d'emergència, sanitat, protecció civil, justícia, etc., van respondre adequadament (doc. 1 JUSTÍCIA i doc. 1 SANITAT).

3 El Pla d'Emergència de FGV en la xarxa de Metro València (doc. 24) va funcionar adequadament, facilitant les labors d'evacuació de ferits i reposició del servici públic.

4 S'ha facilitat per FGV a tots els afectats per l'accident i les seues famílies l'obtenció de les indemnitzacions o ajudes que corresponguen, avançant els pagaments (doc. 26).

5 La Direcció de FGV ha plantejat en el se del Comité de Seguretat en la Circulació proposades per a ampliar la cobertura del sistema FAP i reforçar les funcions del Comité, que han sigut acceptades i s'estan posant en marxa (doc. 2, acta de 14-7-06).

2. Documentació sol·licitada a la Conselleria d'Infraestructures i Transport:

Document núm. 1

El document núm. 1 rebut de la Conselleria d'Infraestructures i Transport contempla totes les obres i instal·la-

7. Nunca se había planteado en el Comité de Seguridad en la Circulación la necesidad de proteger con balizas las curvas de la línea 1, las placas de limitación de velocidad o el tramo concreto donde se produjo el accidente:

1. Acta de 13.11.2003 (doc. 3): con ocasión de la nueva gerencia de FGV (Marisa Gracia) se realiza una sesión del comité para revisar todos los asuntos de carácter global que se podrían considerar prioritarios. No se plantea nada referente a esos temas.

2. El sistema FAP es objeto de reuniones monográficas (acta de 11.2.2004) y se debate sobradamente en numerosas sesiones del comité. En ninguna de ellas se propone ninguna de esas medidas. En la sesión de 27.9.2005 se solicita la colocación de balizas previas en todas las señales, pero en este concepto no se consideran incluidas las placas de limitación de velocidad como la existente en la curva del accidente (acta de 27.9.2005).

3. La única medida concreta planteada en relación con la curva del accidente es reducir la limitación de velocidad de 50 a 40 km/h, propuesta que se realiza inmediatamente (acta 27.1.2004).

4. Después del accidente de septiembre de 2005 en la línea 1, se aprueban y ejecutan inmediatamente las medidas propuestas por los representantes sindicales (actas de 15.9.2005 y 27.9.2005).

5. La dirección de FGV ha estudiado en los últimos años diferentes posibilidades para mejorar el sistema FAP y ampliar su cobertura, dando cuenta al comité en numerosas reuniones.

6. La única propuesta de los representantes sindicales en el comité para sustituir el FAP de la línea 1 por un ATP se plantea como medida "a medio o largo plazo" (acta 15.9.2005).

7. En el plan de actuaciones en la línea 1 presentado en mayo de 2006 (doc. 23 y doc. 4 CIT) se prevé la implantación de un sistema ATP, como consecuencia de las previsiones del mismo plan para incrementar frecuencias e introducir nuevos servicios, aproximando el régimen de explotación de la línea a una línea de metro como las líneas 3 y 5 de Metrovalencia.

8. El Consell ha dado una respuesta inmediata en todos los aspectos de la tragedia:

1. Inmediatamente se crea una Comisión Interdepartamental para el Seguimiento y Análisis de las Actuaciones con Ocasión del Trágico Accidente Ocurrido en la Línea 1 del Metro de Valencia (doc. 6 CIT).

2. Todos los servicios de emergencia, sanidad, protección civil, justicia, etc., respondieron adecuadamente (doc. 1 Justicia y doc. 1 Sanidad).

3. El plan de emergencia de FGV en la red de Metrovalencia (doc. 24) funcionó adecuadamente, facilitando las labores de evacuación de heridos y de reposición del servicio público.

4. Se ha facilitado por parte de FGV a todos los afectados por el accidente y a sus familias la obtención de las indemnizaciones o ayudas que correspondan, adelantando los pagos (doc. 26).

5. La dirección de FGV ha planteado en el seno del Comité de Seguridad en la Circulación propuestas para ampliar la cobertura del sistema FAP y reforzar las funciones del comité, que han sido aceptadas y se están poniendo en marcha (doc. 2, acta de 14.7.2006).

2. Documentación solicitada en la Conselleria de Infraestructuras y Transporte:

Documento núm. 1

El documento núm. 1 recibido de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte contempla todas las obras e ins-

cions realitzades des de 1988 en la línia Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló per les Conselleries d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport i per la Conselleria d'Infraestructura i Transport.

Destaca en este document l'execució, des del 1986 fins al 2006, d'obres i instal·lacions en la línia 1 de Metro València per un import total, en tal període, de 184.965 M€, destinats majorment a:

Des de 1986 fins a 1992 es van invertir en obres 22,18 M€:

– Supressió de 9 passos a nivell en els punts quilomètrics 3/048, 3/152, 3/419, 3/550, 4/033, 4/220, 57/34, 5/136 i 5/286, situats en els termes municipals de València, Paiporta i Picanya, iniciant-se les obres en 1986 i entrant en servici en 1988; millora condicions seguretat diversos punts negres en el terme d'Alberic; millora condicions seguretat passos a nivell Benimàmet.

– Obres pas inferior vianants a Burjassot; pas inferior per a tràfic lleuger en la via de FEVE, València-Bétera; reconstrucció d'estacions i baixadors; senyalització i pas a nivell en la línia València-Vilanova de Castelló; reparació i posada en servici del tram Alberic-Vilanova de Castelló FGV.

– Reparació ponts sobre riu Verd i rriu Magre; reparació subestació elèctrica; comunicació línia; construcció i instal·lació per al reforç de potència, modernització i telecomandament.

– Sanejament d'infraestructura, drenatge, obres i tractament de la via en el tram Sant Isidre-Alberic I i II Fase; tram entroncament-seminari: tram Seminari Bétera; tram Paterna-Llíria.

Des de 1993 a 1995:

– Durant els esmentats anys 1993, 1994 i 1995 no es va escometre cap obra o instal·lació, ni tampoc la millora de les existents.

Des del 1996 al 2006 s'han realitzat les següents obres i millores per un import total de 162,785 M€:

Obres i millores acabades i en servici, en execució i adjudicades des del 1997 fins al 2006:

– Millora condicions seguretat passos a nivell tram Paterna-Llíria; supressió dels passos a nivell B1 i B2 a Burjassot, a Alginet, Carlet, L'Alcúdia, Massalavés, Alberic i Vilanova de Castelló, en terme de Burjassot, Godella, Rocafort, Masarrojos, Moncada i Bétera.

– Concentració punts negres Sant Isidre-Benifaió; supressió punts negres a l'Eliana, Moncada, València, Burjassot, Benifaió, Picassent, Benaguasil, Pobla de Vallbona, Torrent, Picassent, Alginet, Massalavés, Carlet, Picanya, Alberic

– Construcció aparcament estació València-Sud, l'Eliana; millora accessos baixador Montesol; nou accés de vianants Paiporta; construcció nova estació entroncament Llíria.

– Millora funcionament tram Torrent-Picassent i tram Paterna-L'Eliana; Ramal accés ferroviari Torrent i nova estació (25.624.008 € iniciat en 2002 i en servici 2004); modificació rasant i cobriment via en Benimàmet

Document núm. 2

– El document núm. 2 és un expedient de denúncia contra FGV, efectuada en 1994 davant de la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social de València, presentada

talaciones realizadas desde 1988 en la línea Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló por la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte y por la Conselleria de Infraestructura y Transporte.

Destaca en este documento la ejecución, desde el 1986 hasta el 2006, de obras e instalaciones en la línea 1 de Metrovalencia por un importe total, en tal período, de 184.965 millones de euros, adscritos mayormente a:

Desde 1986 hasta 1992 se invirtieron en obras 22,18 millones de euros:

– Supresión de 9 pasos a nivel en los puntos kilométricos 3/048, 3/152, 3/419, 3/550, 4/033, 4/220, 57/34, 5/136 y 5/286, situados en los términos municipales de Valencia, Paiporta y Picanya, iniciándose las obras en 1986 y entrando en servicio en 1988; mejora condiciones seguridad varios puntos negros en el término de Alberic; mejora condiciones seguridad pasos a nivel Benimàmet.

– Obras paso inferior peatones en Burjassot; paso inferior para tráfico ligero en la vía de FEVE, Valencia-Bétera; reconstrucción de estaciones y apeaderos; señalización y paso a nivel en la línea Valencia-Vilanova de Castelló; reparación y puesta en servicio del tramo Alberic-Vilanova de Castelló FGV.

– Reparación puentes sobre río Verde y río Magro; reparación subestación eléctrica; comunicación línea; construcción e instalación para el refuerzo de potencia, modernización y telemando.

– Saneamiento de infraestructura, drenaje, obras y tratamiento de la vía en el tramo Sant Isidre-Alberic I y II Fase; tramo Empalme-Seminario: tramo Seminario Bétera; tramo Paterna-Llíria.

Desde 1993 a 1995:

– Durante les mencionados años 1993, 1994 y 1995 no se acometió ninguna obra o instalación, ni tampoco la mejora de las existentes.

Desde el 1996 a 2006 se han realizado las siguientes obras y mejoras por un importe total de 162,785 millones de euros:

Obras y mejoras acabadas y en servicio, en ejecución y adjudicadas desde 1997 hasta 2006:

– Mejora condiciones seguridad pasos a nivel tramo Paterna-Llíria; supresión de los pasos a nivel B1 y B2 en Burjassot, en Alginet, Carlet, L'Alcúdia, Massalavés, Alberic y Castelló de la Ribera, en el término de Burjassot, Godella, Rocafort, Massarrojos, Moncada y Bétera.

– Concentración puntos negros Sant Isidre-Benifaió; supresión puntos negros en L'Eliana, Moncada, Valencia, Burjassot, Benifaió, Picassent, Benaguasil, Pobla de Vallbona, Torrent, Picassent, Alginet, Massalavés, Carlet, Picanya, Alberic.

– Construcción aparcamiento estación València-Sud, L'Eliana; mejora accesos apeadero Montesol; nuevo acceso de peatones Paiporta; construcción nueva estación empalme Llíria.

– Mejora funcionamiento tramo Torrent y tramo Paterna-L'Eliana; ramal acceso ferroviario Torrent y nueva estación (25.624.008 euros iniciado en 2002 y en servicio en 2004); modificación rasante y cubrimiento vía en Benimàmet.

Documento núm. 2

– El documento número 2 es un expediente de denuncia contra FGV, efectuada en 1994, ante la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social de Valencia, presentada

pel President del Comité d'Empresa de FGV, D. Santiago Prieto Martínez contra la decisió del 10 de maig de 1994 d'implantar "la conducció amb agent únic", per considerar que "posaven en greu perill la seguretat, tant dels treballadors com la dels usuaris".

Document núm. 3

És una fotocòpia compulsada de l'informe de la Inspecció Provincial de Treball i Seguretat Social de data 13 de juliol del 2006 relatiu a les "actuacions inspectores en matèria de prevenció de riscos laborals dut a terme des de gener del 2001 fins a la data i que estan arreplegades en quaranta quatre ordes de servici que van ser encomanades i resoltes per l'Inspector de Treball", "totes elles referides a denúncies que de forma periòdica interposen els representants legals dels treballadors". "Les dites denúncies han versat, en la seua immensa majoria, sobre preteses deficiències en els distints llocs de treball de l'empresa i, particularment, en les estacions de la xarxa de metro".

"Les deficiències més comunes objecte de la denúncia fan referència al deteriorament o falta de mobiliari en les dependències de les dites estacions de trens, a l'escassetat de l'espai on s'ubiquen, a la falta d'il·luminació, a la carència o deficient funcionament del sistema de climatització, a la deficient neteja de locals, a la carència d'aigua potable, a l'escassetat de mobiliari i taquilles en els vestuaris. En definitiva la pràctica totalitat de les mateixes se centren en pretesos i incompliments de les condicions materials de treball que afecten el personal de FGV".

L'informe finalitza deixant constancia que: "Actualment estan pendents de resolució cinc ordes de servici generades en el període comprés entre el 01.03.2006 i el 03.07.2006 que corresponen a denúncies presentades sobre condicions materials en distints centres".

En l'últim paràgraf de l'informe figura el següent: "Finalment, li comunique que l'Inspector de Treball D. Enrique Adrién Díez Oñate, ha informat de l'accident de treball patit pel treballador-maquinista el passat 9 de setembre de 2005, arran de l'accident succeït en la línia 1 del metro de València, sense que s'haja apreciat responsabilitat per falta de mesures de seguretat".

L'informe està firmat pel Cap de la Inspecció de Treball i Seguretat Social de València, D. José Ignacio Sacristán Enciso.

Document núm. 4

Es tracta del Pla d'Actuació de la Línia Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló, Horitzó 2010, presentat el passat mes de Maig pel President de La Generalitat, Molt Honorable Sr. Francesc Camps, que planteja un complex programa de renovació del conjunt de la línia 1 de Metro València i té com a objectiu escometre un nou sistema d'explotació que permetrà oferir als usuaris més freqüències, temps de recorregut més curts i servicis de màxima qualitat.

L'any 2010 és la data prevista per a la culminació del Pla Integral d'Actuació que suposarà una inversió superior a 431 M€ i es projecta entorn dels següents apartats: accessibilitat, atenció al client, instal·lacions i comunicacions, seguretat en la circulació, infraestructures i material mòbil.

Document núm. 5

En relació amb les dades publicades pel Ministeri de Foment en els anuaris estadístics corresponents als anys 2000,

por el presidente del comité de empresa de FGV, D. Santiago Prieto Martínez contra la decisión del 10 de mayo de 1994 de implantar "la conducción con agente único", por considerar que "ponían en grave peligro la seguridad, tanto de los trabajadores como la de los usuarios".

Documento núm. 3

Es una fotocopia compulsada del informe de la Inspección Provincial de Trabajo y Seguridad Social, de fecha 13 de julio de 2006, relativo a las "actuaciones inspectoras en materia de prevención de riesgos laborales llevado a cabo desde enero de 2001 hasta la fecha y que están recogidas en cuarenta y cuatro órdenes de servicio que fueron encomendadas y resueltas por el inspector de trabajo", "todas ellas referidas a denuncias que de forma periódica interponen los representantes legales de los trabajadores". "Dichas denuncias han versado, en su inmensa mayoría, sobre presuntas deficiencias en los distintos puestos de trabajo de la empresa y, particularmente, en las estaciones de la red de metro".

"Las deficiencias más comunes objeto de la denuncia hacen referencia al deterioro o falta de mobiliario en las dependencias de dichas estaciones de trenes, a la escasez del espacio donde se ubican, a la falta de iluminación, a la carencia o deficiente funcionamiento del sistema de climatización, a la deficiente limpieza de locales, a la carencia de agua potable, a la escasez de mobiliario y taquillas en los vestuarios. En definitiva la práctica totalidad de las mismas se centran en presuntos incumplimientos de las condiciones materiales de trabajo que afectan al personal de FGV".

El informe finaliza dejando constancia de que: "Actualmente están pendientes de resolución cinco órdenes de servicio generadas en el período comprendido entre el 01.03.2006 y el 03.07.2006 que corresponden a denuncias presentadas sobre condiciones materiales en distintos centros".

En el último párrafo del informe figura lo siguiente: "Finalmente, le comunico que el Inspector de Trabajo D. Enrique Adrién Díez Oñate, ha informado del accidente de trabajo sufrido por el trabajador-maquinista el pasado 9 de septiembre de 2005, a raíz del accidente sucedido en la línea 1 del metro de Valencia, sin que se haya apreciado responsabilidad por falta de medidas de seguridad".

El informe está firmado por el jef de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Valencia, D. José Ignacio Sacristán Enciso.

Documento núm. 4

Se trata del plan de actuación de la línea Llíria/Bétera-Vilanova de Castelló, Horizonte 2010, presentado el pasado mes de mayo por el presidente de la Generalitat, Molt Honorable Sr. Francesc Camps, que plantea un complejo programa de renovación del conjunto de la línea 1 de Metrovalencia y tiene como objetivo acometer un nuevo sistema de explotación que permitirá ofrecer a los usuarios más frecuencias, tiempo de recorrido más cortos y servicios de máxima calidad.

El año 2010 es la fecha prevista para la culminación del plan integral de actuación que supondrá una inversión superior a 431 millones de euros y se proyecta sobre los siguientes apartados: accesibilidad, atención al cliente, instalaciones y comunicaciones, seguridad en la circulación, infraestructuras y material móvil.

Documento núm. 5

En relación con los datos publicados por el Ministerio de Fomento en los anuarios estadísticos correspondientes a los

2001 i 2003, ha de tindre's en compte que la xarxa de FGV és la més extensa de les xarxes autonòmiques i comprén tres sistemes de transport ferroviari dins de la mateixa explotació: metro, tramvia i proximitats.

La Línia 1 va representar durant eixe mateix període una tercera part del total dels accidents ocorreguts en la xarxa de Metro València. D'ells, la mitat es van produir per col·lisions en passos a nivell (en la seua gran majoria per encreuaments indeguts), i quatre dels set difunts per accident en esta línia van ser causats per suïcidi.

També cal assenyalar que, fins a l'accident del passat dia 3 de juliol, cap dels difunts per accident en la xarxa de La Generalitat s'havia produït entre els usuaris dels servicis de FGV.

Document núm. 6

Les actes de les reunions de la Comissió Interdepartamental per al seguiment i anàlisi de les actuacions realitzades i a realitzar en ocasió del tràgic accident ocorregut el passat dia 3 de juliol arrepleguen els punts tractats en cada una de les seues reunions i que són:

Acta de la primera reunió, dia 4 de juliol 2006:

Informe del Conseller de Justícia, Interior i Administracions Públiques sobre el procés d'identificació de les víctimes de l'accident que han mort, així com de les gestions posteriors a la dita identificació. Informe del Conseller de Sanitat sobre l'evolució dels ferits en l'accident i les últimes actuacions realitzades pels servicis sanitaris. El Conseller d'Infraestructures i Transport informa sobre l'estat d'investigació de les causes de l'accident, així com dels treballs que s'estan duent a terme en el túnel amb vista al restabliment de la circulació. El Vicepresident del Consell informa sobre les actuacions que es pretenen dur a terme per a indemnitzar als perjudicats per l'accident.

Acta de la segona reunió, dia 4 de juliol 2006:

El Conseller de Justícia, Interior i Administracions Públiques informa sobre el procés d'identificació de les víctimes de l'accident que han mort, així com de les gestions posteriors a la dita identificació. El Conseller de Sanitat informa sobre l'evolució dels ferits en l'accident i les últimes actuacions realitzades pels servicis sanitaris. El Conseller d'Infraestructures i Transport informa sobre l'estat de la investigació de les causes de l'accident així com dels treballs que s'estan duent a terme en el túnel amb vista al restabliment de la circulació, en especial, informa sobre els resultats de l'obertura de la "caixa negra" de la unitat de Metro sinistrada, de la que es desprén que en el moment del descarrilament el tren circulava a més de 80 Km/h. El Vicepresident del Consell informa sobre el Decret que el Consell aprovarà, si és el cas, en la seua pròxima sessió, autoritzant el pagament anticipat d'una sèrie d'ajudes a compte de les futures indemnitzacions.

Acta de la tercera reunió, dia 13 de juliol 2006:

El Conseller de Sanitat informa sobre l'evolució dels ferits en l'accident. El Vicepresident del Consell informa sobre les actuacions d'atenció a les víctimes de l'accident, així com sobre les actuacions parlamentaries relatives a l'accident.

años 2000, 2001 y 2003, debe tenerse cuenta que la red de FGV es la más extensa de las redes autonómicas y comprende tres sistemas de transporte ferroviario dentro de la misma explotación: metro, tranvía y proximidades.

La línea 1 representó durante ese mismo período una tercera parte del total de los accidentes ocurridos en la red de Metrovalencia. De ellos, la mitad se produjeron por colisiones en pasos a nivel (en su gran mayoría por cruce indebidos), y cuatro de los siete difuntos por accidente en esta línea fueron causados por suicidio.

También hay que señalar que, hasta el accidente del pasado día 3 de julio, ninguno de los difuntos por accidente en la red de la Generalitat se había producido entre los usuarios de los servicios de FGV.

Documento núm. 6

Las actas de las reuniones de la Comisión Interdepartamental para el Seguimiento y Análisis de las Actuaciones Realizadas y a Realizar con Ocasión del Trágico Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio recogen los puntos tratados en cada una de sus reuniones y que son:

Acta de la primera reunión, día 4 de julio de 2006:

Informe del conseller de Justicia, Interior y Administraciones Públicas sobre el proceso de identificación de las víctimas del accidente que han muerto, así como de las gestiones posteriores a dicha identificación. Informe del conseller de Sanidad sobre la evolución de los heridos en el accidente y las últimas actuaciones realizadas por los servicios sanitarios. El conseller de Infraestructuras y Transporte informa sobre el estado de investigación de las causas del accidente, así como de los trabajos que se están llevando a cabo en el túnel de cara al restablecimiento de la circulación. El vicepresidente del Consell informa sobre las actuaciones que se pretenden llevar a cabo para indemnizar a los perjudicados por el accidente.

Acta de la segunda reunión, día 4 de julio 2006:

El conseller de Justicia, Interior y Administraciones Públicas informa sobre el proceso de identificación de las víctimas del accidente que han muerto, así como de las gestiones posteriores a dicha identificación. El conseller de Sanidad informa sobre la evolución de los heridos en el accidente y las últimas actuaciones realizadas por los servicios sanitarios. El conseller de Infraestructuras y Transporte informa sobre el estado de la investigación de las causas del accidente así como de los trabajos que se están llevando a cabo en el túnel de cara al restablecimiento de la circulación, en especial, informa sobre los resultados de la apertura de la "caja negra" de la unidad de metro siniestrada, de la que se desprende que en el momento del descarrilamiento el tren circulaba a más de 80 Km/h. El vicepresidente del Consell informa sobre el Decreto que el Consell aprobará, en su caso, en su próxima sesión, autorizando al pago anticipado de una serie de ayudas a cuenta de las futuras indemnizaciones.

Acta de la tercera reunión, día 13 de julio de 2006:

El conseller de Sanidad informa sobre la evolución de los heridos en el accidente. El vicepresidente del Consell informa sobre las actuaciones de atención a las víctimas del accidente, así como sobre las actuaciones parlamentarias relativas al accidente.

3. Documentació sol.licitada a la Conselleria de Justicia, Interior i Administracions Públiques:

Document núm. 1

L'informe arreplega la seqüència d'actuacions, així com l'estat de situació del succés ocorregut en l'estació de metro de Jesús. Les dades han sigut extraanats dels obrants en la base de dades "CoorCom Data" en la qual van quedar reflectits de forma automàtica tots els esdeveniments de l'accident, així com la informació provinent dels diferents servicis operatius actuants, recopilada en la Sala Comandament i Control durant la gestió de l'accident.

La síntesi de la cronologia dels fets demostra clarament la diligència, eficiència i eficàcia amb què va actuar el Centre de Coordinació d'Emergències i baix la seua coordinació tots els efectius desplegats; quasi 1.000 efectius van ser mobilitzats, entre altres, bombers, voluntaris protecció civil, sanitaris, policíes, metges, forenses, psicòlegs, etc.

L'enorme èxit de l'operació es deu, majorment, a l'enorme professionalitat de totes les persones que van ser mobilitzades i a l'existència d'un ampli pla d'emergències enfront de les quals no hi ha una planificació específica, i en les que requerix la constitució d'un Post de Comandament Avançat, que garantisca que en el terreny s'efectue l'adequada coordinació dels recursos mobilitzats.

El Pla Territorial d'Emergències establix que La Generalitat ostenta la competència en la direcció de les emergències que succeïxen en l'àmbit de la Comunitat Valenciana. El Pla establix l'elaboració de Procediments d'Actuació enfront d'aquells riscos amb incidència en la Comunitat Valenciana i així l'elaboració del Procediment Marco que és d'aplicació en Accidents en el transport de viatgers (carretera, ferrocarril, aire) que involucren nombroses víctimes o a mitjans de transport col·lectiu.

L'esmentat procediment ha garantit en tot moment la coordinació dels recursos públics i privats enfront d'aquelles emergències que no disposen de planificació específica. Regula les accions a desenrotllar pels distints servicis intervinents en l'emergència amb situacions de greu risc, gran nombre de víctimes o greus danys materials o mediambientals.

De la investigació realitzada i de l'anàlisi de les actuacions es desprén que, unit a l'eficàcia del Procediment desplegat, és de justícia reconéixer l'eficaç actuació de tots els efectius mobilitzats que, gràcies a la seua enorme experiència, adquirida en la gestió d'emergències en l'àmbit territorial de la Comunitat Valenciana, i a la seua reconeguda professionalitat van aconseguir que el greu accident, amb la pèrdua de 43 vides, no incrementara les perdues humanes gràcies a l'enorme rapidesa amb què van actuar i a l'eficàcia demostrada en la transcendent labor de rescat, atenció i trasllat dels ferits.

De l'anàlisi d'este informe es desprén que tots els dispositius mobilitzats van estar al màxim nivell i convé destacar:

a) Dispositiu Sanitari: recursos personals amb 111 professionals dels diferents servicis sanitaris en les labors de auxili de les víctimes. Recursos materials amb 18 ambulàncies SAMU; 6 Unitats de Suport Vital Bàsic (SVB); 8 ambulàncies TNA; 2 ambulàncies de Creu Roja; 1 Unitat d'Assistència Múltiple a Victimes (AMV); 1 Unitat de Vigilància Intensiva (UCI); 1 hospital de campanya instal·lat junt amb l'estació de Metro en la Direcció Provincial de Tràfic.

3. Documentación solicitada en la Conselleria de Justicia, Interior y Administraciones Públicas:

Documento núm. 1

El informe recoge la secuencia de actuaciones, así como el estado de situación del suceso ocurrido en la estación de metro de Jesús. Los datos han sido extraídos de los que se encuentran en la base de datos CoorCom Data en la que quedaron reflejados de forma automática todos los acontecimientos del accidente, así como la información proveniente de los diferentes servicios operativos actuantes, recopilada en la sala de mando y control durante la gestión del accidente.

La síntesis de la cronología de los hechos demuestra claramente la diligencia, eficiencia y eficacia con la que actuó el Centro de Coordinación de Emergencias y bajo su coordinación todos los efectivos desplegados; casi 1.000 efectivos fueron movilizados, entre otros, bomberos, voluntarios, protección civil, sanitarios, policías, médicos, forenses, psicólogos, etc.

El enorme éxito de la operación se debe, mayormente, a la enorme profesionalidad de todas las personas que fueron movilizadas y a la existencia de un amplio plan de emergencias frente a las cuales no hay una planificación específica, y en las que se requiere la constitución de un puesto de mando avanzado, que garantice que sobre el terreno se efectúe la adecuada coordinación de los recursos movilizados.

El plan territorial de emergencias establece que la Generalitat ostenta la competencia en la dirección de las emergencias que suceden en el ámbito de la Comunitat Valenciana. El plan establece la elaboración de procedimientos de actuación frente a aquellos riesgos con incidencia en la Comunitat Valenciana, así como la elaboración del procedimiento marco que es de aplicación en accidentes en el transporte de viajeros (carretera, ferrocarril, aire), que involucran numerosas víctimas o a medios de transporte colectivo.

El mencionado procedimiento ha garantizado en todo momento la coordinación de los recursos públicos y privados frente a aquellas emergencias que no disponen de planificación específica. Regula las acciones a desarrollar por los distintos servicios intervinientes en la emergencia con situaciones de grave riesgo, gran número de víctimas o graves daños materiales o medioambientales.

De la investigación realizada y del análisis de las actuaciones se desprende que, unido a la eficacia del procedimiento desplegado, es de justicia reconocer la eficaz actuación de todos los efectivos movilizados que, gracias a su enorme experiencia, adquirida en la gestión de emergencias en el ámbito territorial de la Comunitat Valenciana, y a su reconocida profesionalidad lograron que el grave accidente, con la pérdida de 43 vidas, no incrementara las pérdidas humanas gracias a la enorme rapidez con la que actuaron y a la eficacia demostrada en la trascendente labor de rescate, atención y traslado de los heridos.

Del análisis de este informe se desprende que todos los dispositivos movilizados estuvieron al máximo nivel y conviene destacar:

a) Dispositivo sanitario: recursos personales con 111 profesionales de los diferentes servicios sanitarios en las labores de auxilio a las víctimas. Recursos materiales con 18 ambulancias SAMU; 6 Unidades de apoyo vital básico (SVB); 8 ambulancias TNA; 2 ambulancias de Cruz Roja; 1 Unidad de asistencia múltiple a víctimas (AMV); 1 Unidad de cuidados intensivos (UCI); 1 hospital de campaña instalado junto a la estación de metro en la Dirección Provincial de Tráfico.

b) Dispositiu Policial: 300 agents de la Policia Local de València; 65 agents de la Policia Autonòmica; diverses unitats del Cos Nacional de Policia, entre elles la Unitat d'Intervenció Judicial (UIP), Brigades Provincials de Policia Judicial i Seguretat Ciutadana i l'equip de TEDAX.

c) Dispositiu de Rescat i Salvament: 100 bombers del Servici Municipal de Bombers de València amb 11 vehicles, 1 ambulància, 1 vehícle de transport de botelles de respiració autònoma, 1 vehicle de coordinació avançada VECA; 40 voluntaris de protecció civil i membres del Departament de Seguretat de Ferrocarrils de la Comunitat Valenciana; Creu Roja, en el lloc dels fets, amb 3 ambulàncies, 30 voluntaris, 6 Psicòlegs, en la Ciutat de la Justícia, amb 2 ambulancies SVB, 1 ambulància SVA, 40 Voluntaris de Suport Psicosocial, 1 metge, 4 infermers, 3 coordinadors, 6 Psicòlegs.

El magnífic funcionament d'estos dispositius va permetre rescatar, evacuar i traslladar i atendre als 46 ferits en un temps rècord: 6 ferits van ser atesos en l'Hospital de Campanya i 40 ferits van ser traslladats a: 35 a Hospitals de La Generalitat; 3 a Centres de Salut de La Generalitat i 2 a l'-Hospital Virgen del Consuelo.

Els servicis d'urgència dels hospitals, als que es remeteren els ferits, van activar el seu dispositiu especial d'emergència.

El CICUV va facilitar la primera llista oficial de ferits i els hospitals on havien ingressat a les 15,40. Dit llistat se va anar actualitzant al llarg de la vesprada del dilluns dia 3.

Síntesi de la cronologia dels fets:

"A les 13:03:15h entra una telefonada en "1.1.2 Comunitat Valenciana" d'un testimoni, la qual és atesa als dos segons, informant d'un descarrilament d'un tren en la línia 1 de metro, a l'altura de la parada de Jesús. En la telefonada inicial la persona que telefona desconeix el nombre de ferits i els vagons afectats.

Immediatament s'activa el protocol d'actuació "1.1.2 Comunitat Valenciana" i s'alerta als següents servicis operatius amb la següent hora de justificant de recepció.

Bombers Municipals de València: 13:05:39.

CUCUV: 13:05:47.

Servici d'Emergències de La Generalitat: 13:05:052.

Policia Autonòmica: 13:05:59.

Policia Local de València: 13:05 (Organisme no integrat en 112).

Post de Comandament de Metro València: 13:06:23.

Cos Nacional de Policia: 13:06(Organisme no integrat en 112)

Guàrdia Civil COS V alència: 13:29:49.

Consorci Bomberseros València: 13:40:19.

ADIF: 14:41:38.

Davant de la gravetat dels fets el "Centre de Coordinació d'Emergències de La Generalitat" va procedir a activar el Procediment Marco establit per a fer front a accidents amb múltiples víctimes a les 13:20.

Es va alertar també al Grup de Psicòlegs experts en catàstrofes a les 13:38 i a Responsables de l'Institut Médico Legal de València a les 13:50. Davant de la magnitud de l'emergència es posa en avís, també, al Banc de Sang de la Comunitat Valenciana a les 14:41.

A les 14:12 el Post de Comandament Avançat informa el Centre de Coordinació d'Emergències que tots els viatgers han sigut evacuats a les 13:54. El primer comunicat de la

b) Dispositivo policial: 300 agentes de la policía local de Valencia; 65 agentes de la policía autonómica; diversas unidades del Cuerpo Nacional de Policía, entre ellas la Unidad de Intervención Judicial (UIP), Brigadas Provinciales de Policía Judicial y Seguridad Ciudadana y el equipo de TEDAX.

c) Dispositivo de rescate y salvamento: 100 bomberos del servicio municipal de bomberos de Valencia con 11 vehículos, 1 ambulancia, 1 vehículo de transporte de botellas de respiración autónoma, 1 vehículo de coordinación avanzada VECA; 40 voluntarios de protección civil y miembros del departamento de seguridad de ferrocarriles de la Comunitat Valenciana; Cruz Roja, en el lugar de los hechos, con 3 ambulancias, 30 voluntarios, 6 psicólogos, en la Ciudad de la Justicia, con 2 ambulancias SVB, 1 ambulancia SVA, 40 voluntarios de apoyo psicosocial, 1 médico, 4 enfermeros, 3 coordinadores, 6 psicólogos.

El magnífico funcionamiento de estos dispositivos permitió rescatar, evacuar y trasladar y atender a los 46 heridos en un tiempo récord: 6 heridos fueron atendidos en el hospital de campaña y 40 heridos fueron trasladados a: 35 a hospitales de la Generalitat; 3 a centros de salud de la Generalitat y 2 al hospital Virgen del Consuelo.

Los servicios de urgencia de los hospitales, a los que se remitieron los heridos, activaron su dispositivo especial de emergencia.

El CICUV facilitó la primera lista oficial de heridos y los hospitales donde habían ingresado a las 15:40 horas. Dicho listado se fue actualizando a lo largo de la tarde del lunes día 3.

Síntesis de la cronología de los hechos:

"A las 13:03:15 horas entra una llamada telefónica en 112 Comunitat Valenciana de un testigo, que es atendida a los dos segundos, informando de un descarrilamiento de un tren en la línea 1 de metro, a la altura de la parada de Jesús. En la llamada telefónica inicial la persona que llama desconoce el número de heridos y los vagones afectados.

Inmediatamente se activa el protocolo de actuación 112 Comunidad Valenciana y se alerta a los siguientes servicios operativos con la siguiente hora de acuse de recibo.

Bomberos municipales de Valencia: 13:05:39.

CUCUV: 13:05:47.

Servicio de Emergencias de la Generalitat: 13:05:52.

Policía autonómica: 13:05:59.

Policía local de Valencia: 13:05 (organismo no integrado en 112).

Puesto de mando de Metrovalencia: 13:06:23.

Cuerpo Nacional de Policía: 13:06 (organismo no integrado en 112)

Guardia Civil COS Valencia: 13:29:49.

Consorcio Bomberos Valencia: 13:40:19.

ADIF: 14:41:38.

Ante la gravedad de los hechos el Centro de Coordinación de Emergencias de la Generalitat procedió a activar el procedimiento marco establecido para hacer frente a accidentes con múltiples víctimas a las 13:20 horas.

Se alertó también al grupo de psicólogos expertos en catástrofes a las 13:38 horas y a responsables del Instituto Médico Legal de Valencia a las 13:50 horas. Ante la magnitud de la emergencia se pone en aviso, también, al Banco de Sangre de la Comunidad Valenciana a las 14:41 horas.

A las 14:12 horas el puesto de mando avanzado informa al Centro de Coordinación de Emergencias que todos los viajeros han sido evacuados a las 13:54 horas. El primer co-

relació de ferits va ser emés per CICUV a les 15:40, rebut en el Centre de Coordinació d'Emergències a les 16:18. L'últim cadàver va ser extret del túnel a les 21,45 hores.

El servici 1.1.2, fins a les 10 hores del dia 5 va atendre 1.618 telefonades a través de 86 operadores."

Document nº 2

A proposta del Grup Parlamentari Socialista, la Comissió, acorda sol·licitar el document núm. 2 2. Còpia compulsada del conveni entre FGV i la Direcció General d'Interior de la Conselleria de Justícia i Administracions Publiques, per a la seguretat Amb Metro València.

La Conselleria de Justícia, Interior i Administracions Publiques, manifesta la inexistència de tal document i decidix remetre a la Comissió "Còpia de l'acord de col·laboració 2/93 entre la Direcció General de Protecció Ciutadana de la Conselleria d'Administració Pública i Ferrocarrils de La Generalitat, per a l'actuació en situacions d'Emergència en la província de València, a l'entendre que pot referir-se a este el Pla de Treball aprovat.

Tal document remés, es referix a l'acord que en 1993 va adoptar Joan Benimelis Vaquer i Enrique Vila-real Rodríguez, en la seua qualitat de Director General de Protecció Ciutadana i de Director Gerent de Ferrocarrils de La Generalitat, respectivament, que "a fi de poder adoptar les mesures pertinents i amb la major rapidesa, amb motiu dels accidents, sinistres o qualsevol situació d'emergència que puga tindre lloc en les línies ferroviàries de FGV en la província de València, i en general aquells tendents a una protecció integral dels distints usuaris i treballadors d'este mitjà de transport públic.

4. Documentació sol.licitada a la Conselleria de Sanitat:

En compliment de l'acord de la Comissió d'Investigació la Conselleria de Sanitat ha presentat puntualment en Les Corts "l'informe de totes les actuacions realitzades amb motiu de l'accident ocorregut el 3 de juliol de 2006 en la línia 1 del Metro de València en matèria sanitària".

L'informe demostra la gran diligencia amb la que van actuar els servicis sanitaris de La Generalitat que 44' després que ocorreguera l'accident ja havien aconseguit hospitalitzar a les 46 persones ferides.

La immediata mobilització i desplegament d'una unitat dels recursos Suport Vital Avançat (SAMU) i dos unitats de Suport Vital Bàsic per a constituir el centre d'Assistència Sanitària en el lloc de l'accident i al front d'ell l'equip del SAMU va ser essencial per a poder atendre a les víctimes des del primer moment. Este informe senyala que la rapidesa en la que el Cos de Bombers de València va entrar en el lloc de l'accident i va comunicar l'existència d'un nombre important de ferits va determinar que el Centre d'Informació i Coordinació d'Urgències de València (CICU-V) mobilitzara mes recursos i enviara 2 unitats SAMU més; 3 unitats SVB més; 6 ambulancies TNA, a més dels recursos de Creu Roja.

L'informe estudiat demostra també que, el CICU-V va alertar immediatament a tots els hospitals de la ciutat i en especial a la Clínica Virgen del Consuelo, i centres de salut pròxims al lloc de l'accident, a disposar tot lo necessari per a la recepció de les víctimes de l'accident. Els hospitals Clínic, La Fe, General, Dr. Peset, i Arnau de Vilanova van activar d'immediat els plans hospitalaris d'actuació front a la

municado de la relación de heridos fue emitido por CICUV a las 15:40 horas, recibido en el Centro de Coordinación de Emergencias, a las 16:18 horas. El último cadáver fue extraído del túnel a las 21:45 horas.

El servicio 112, hasta las 10:00 horas del día 5, atendió 1.618 llamadas telefónicas a través de 86 operadoras."

Documento núm. 2

A propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, la comisión, acuerda solicitar el documento núm. 22, copia compulsada del convenio entre FGV y la Dirección General de Interior de la Conselleria de Justicia y Administraciones Públicas, para la seguridad en Metrovalencia.

La Conselleria de Justicia, Interior y Administraciones Públicas, manifiesta la inexistencia de tal documento y decide remitir a la comisión copia del acuerdo de colaboración 2/93 entre la Dirección General de Protección Ciudadana de la Conselleria de Administración Pública y Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, para la actuación en situaciones de emergencia en la provincia de Valencia, al entender que puede referirse a este el plan de trabajo aprobado.

Tal documento remitido se refiere al acuerdo que en 1993 adoptó Joan Benimelis Vaquer y Enrique Villarreal Rodríguez, en su calidad de director general de Protección Ciudadana y de director gerente de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, respectivamente, "con el fin de poder adoptar las medidas pertinentes y con la mayor rapidez, con motivo de los accidentes, siniestros o cualquiera situación de emergencia que pueda tener lugar en las líneas ferroviarias de FGV en la provincia de Valencia, y en general aquellos tendentes a una protección integral de los distintos usuarios y trabajadores de este medio de transporte público".

4. Documentación solicitada en la Conselleria de Sanidad:

En cumplimiento del acuerdo de la comisión de investigación la Conselleria de Sanidad ha presentado puntualmente en las Cortes "el informe de todas las actuaciones realizadas con motivo del accidente ocurrido el 3 de julio de 2006 en la línea 1 del metro de Valencia en materia sanitaria".

El informe demuestra la grande diligencia con la que actuaron los servicios sanitarios de la Generalitat, que 44 minutos después de que ocurriera el accidente, ya habían logrado hospitalizar a las 46 personas heridas.

La inmediata movilización y despliegue de una unidad de los recursos apoyo vital avanzado (SAMU) y dos unidades de apoyo vital básico para constituir el centro de asistencia sanitaria en el lugar del accidente y al frente de él el equipo del SAMU fue esencial para poder atender a las víctimas desde el primer momento. Este informe señala que la rapidez con la que el cuerpo de bomberos de Valencia entró en el lugar del accidente y comunicó la existencia de un número importante de heridos determinó que el Centro de Información y Coordinación de Urgencias de Valencia (CICUV) movilizara mes recursos y enviara 2 unidades SAMU más; 3 unidades SVB más; 6 ambulancias TNA, además de los recursos de Cruz Roja.

El informe estudiado demuestra también que, el CICUV alertó inmediatamente a todos los hospitales de la ciudad y en especial a la clínica Virgen del Consuelo, y a los centros de salud próximos al lugar del accidente, a disponer todo lo necesario para la recepción de las víctimas del accidente. Los hospitales Clínico, la Fe, General, Dr. Peset, y Arnau de Vilanova activaron de inmediato los planes hospitalarios de actuación

catàstrofe exterior. En pocs minuts tots estos hospitals s'encontraven en condicions d'assumir el procés d'hospitalització i atenció dels Servicis d'Urgència, Cirurgia, Anestèsia i Intensius, entre altres.

Igualment, es va desplaçar al lloc de l'accident el vehicle d'Accident de Múltiples Víctimes i vehicle d'intervenció ràpida (VIR) amb els seus recursos propis i desplegament de la carpa AMV per a classificar als ferits.

Els recursos sanitaris desplaçats, coordinats pel CICU-V i amb la magnífica col·laboració del Cos de Bombers i de les forçes i cóssos de seguretat van classificar i estabilitzar als ferits per al seu trasllat. A les 13,55 realitzaren l'últim trasllat de ferits, donant per conclòs a les 15 hores les actuacions sanitàries en el lloc de l'accident, però deixant allí, com a servici preventiu, 1 unitat SAMU i 1 unitat SVB.

També es va mobilitzar, al mateix temps, a la Ciutat de la Justicia 1 unitat SAMU, 2 unitats SVB i personal medic i d'enfermeria del Centre de Salut de la Font de San Lluis, CS Pare Jofré, CS Lluis Oliag i CS Plaça Segòvia, per atendre als familiars de les persones que van perdre la vida.

Igualment, es va sumar al grup sanitari el grup de psicòlegs per fer-se càrrec de l'atenció psicològica del familiars i amics de les persones que van perdre la vida.

De l'informe es despren que els 46 pacients i ferits van ser traslladats des del lloc de l'accident a hospitals públics de la xarxa assistencial de l'AVS, al Centre de Salut Pare Jofre i a l'Hospital Virgen del Consuelo, a més d'aquelles altres persones ateses pel Servici d'Emergències Sanitàries (SES).

En conclusió, de l'estudi de l'informe s'ha pogut comprovar que, gracies a la responsabilitat i professionalitat des mes de 130 professionals mobilitzats en l'assistència sanitària, a més de tot el personal que estava en l'activitat ordinària en els distints centres d'AVS i hospital Clínica Virgen del Consuelo, i de forma molt especial del personal directiu del SES València, Atenció Primaria del departament 10, Gerències dels departaments 5,6,7,9 i 10; membres dels Comités de direcció de Plans d'Actuació hospitalaria; al personal voluntari de tots els estaments professionals que acudiren als seus centres de treball hospitalaris i extrahospitalaris; al personal, al servici de totes les unitats mobiltizades; als grups de psicòlegs; també al Cos de Bombers i Forçes i Cóssos de Seguretat, des del profund respecte que mos mereixen les persones que van perdre la vida, les persones ferides, les seus familiars i amics, companys de treball i coneguts, la Comissió d'Investigació de Les Corts, de l'accident ocorregut el passat dia 3 de juliol en la línia 1 de Metro València està en situació d'afirmar que l'actuació sanitària es motiu d'orgull per a tots els valencians i valencianes i exemple de professionalitat, eficàcia i eficiència.

2. Compareixenças

— Reunió Comissió dia 27 de juliol 2006:

Compareixen per este orde:

D. José Vicente Dómine Redondo.
D. Sebastián Argente.
D.Aurelio Rojo Garrido.
D.Ricardo Insa Franco.
D.Julián Rodríguez.
D. Jaime Pallarol Simón.

frente a la catástrofe exterior. En pocos minutos todos estos hospitales se encontraban en condiciones de asumir el proceso de hospitalización y atención de los servicios de urgencia, cirugía, anestesia e intensivos, entre otros.

Igualmente, se desplazó al lugar del accidente el vehículo de accidente de múltiples víctimas y el vehículo de intervención rápida (VIR) con sus recursos propios y despliegue de la carpa AMV para clasificar a los heridos.

Los recursos sanitarios desplazados, coordinados por el CICUV y con la magnífica colaboración del cuerpo de bomberos y de las fuerzas y cuerpos de seguridad clasificaron y estabilizaron a los heridos para su traslado. A las 13:55 horas realizaron el último traslado de heridos, dando por concluido a las 15:00 horas las actuaciones sanitarias en el lugar del accidente, pero dejando allí, como servicio preventivo, 1 unidad SAMU y 1 unidad SVB.

También se movilizó, al mismo tiempo, en la Ciudad de la Justicia 1 unidad SAMU, 2 unidades SVB y personal médico y de enfermería del centro de salud de la Fuente de San Lluís, CS Padre Jofré, CS Lluís Oliag y CS Plaza Segovia, para atender a los familiares de las personas que perdieron la vida.

Igualmente, se sumó al grupo sanitario el grupo de psicólogos para hacerse cargo de la atención psicológica de familiares y amigos de las personas que perdieron la vida.

Del informe se desprende que los 46 pacientes y heridos fueron trasladados desde el lugar del accidente a hospitales públicos de la red asistencial del AVS, al centro de salud Padre Jofre y al hospital Virgen del Consuelo, además de aquellas otras personas atendidas por el Servicio de Emergencias Sanitarias (SES).

En conclusión, del estudio del informe se ha podido comprobar que, gracias a la responsabilidad y profesionalidad de más de 130 profesionales movilizados en la asistencia sanitaria, además de todo el personal que estaba en la actividad ordinaria en los distintos centros de AVS y hospital clínico Virgen del Consuelo, y de forma muy especial del personal directivo del SES Valencia, atención primaria del departamento 10, gerencias de los departamentos 5,6,7,9 y 10; miembros de los comités de dirección de planes de actuación hospitalaria; al personal voluntario de todos los estamentos profesionales que acudieron a sus centros de trabajo hospitalarios y extrahospitalarios; al personal, al servicio de todas las unidades movilizadas; a los grupos de psicólogos; también al cuerpo de bomberos y fuerzas y cuerpos de seguridad, desde el profundo respeto que nos merecen las personas que perdieron la vida, las personas heridas, sus familiares y amigos, compañeros de trabajo y conocidos, la Comisión de Investigación de las Cortes, del Accidente Ocurrido el Pasado Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia está en situación de afirmar que la actuación sanitaria es motivo de orgullo para todos los valencianos y valencianas y ejemplo de profesionalidad, eficacia y eficiencia.

2. Comparecencias

— Reunión comisión día 27 de julio de 2006:

Comparecen por este orden:

D. José Vicente Dómine Redondo.
D. Sebastián Argente.
D. Aurelio Rojo Garrido.
D.Ricardo Insa Franco.
D.Julián Rodríguez.
D. Jaime Pallarol Simón.

D. Iñigo Parra Campos.
D. Luis Miguel Ibáñez Gadea.
D. Arturo Rocher.

Analitzades estes compareixences, cal ressaltar la coincidència en:
– Mai s'havia produït un accident en eixe tram.
– No hi ha cap sistema de seguretat de risc "0".
– El FAP és totalment segur per a la Línia 1.
– La Línia 1 és totalment segura.
– 127 maquinistes passen de 6 a 8 vegades al dia sense accidents.
– L'accident es produïx per excés de velocitat.
– Les unitats passen totes les revisions.
– Ni balises ni ATP garantixen el risc "0".
– El maquinista va rebre la formació necessària.
– El sistema FAP és segur i s'instal·la en línies tipus rodalies.
– L'accident no era previsible. Qui ho diga és temerari.
– El sistema FAP és l'apropiat per a una línia com esta.
– Quan s'incomplixen les normes solen produir-se accidents.
– La vida útil de les unitats és de més de 35 anys.
– La Línia 1 no és de metro. El metro no té passos a nivell.
– Els sistemes no són per a resoldre el problema d'una revolta.
– La revolta és un punt fix que està des de 1988.
– Els plans d'emergència de Metro València són els adequats.
– El Pla d'Emergències és molt bo i va funcionar molt bé.
– Esta és l'única autonomia amb legislació de passos a nivell.
– La supressió de passos a nivell va suposar un abans i un després.
– La Línia 1 és clarament segura.
– L'accident era evitable anant a 40 Km/h.
– La línia té quasi 20 anys i no s'havia produït cap accident.
– El traçat va ser decisió del Ministeri amb l'Ajuntament.
– Si el tren entra en la revolta a doble velocitat les lleis físiques el bolquen.
– Cap sistema és infal·lible, no busquem tres peus al gat.
– La superfície envidrada no debilita l'estructura.
– Dels accidents sorgixen noves mesures de seguretat.
– La seguretat és prou i adequada.
– La línia complix tots els requisits de seguretat.
– La línia 1 està per damunt del metro de Londres o París en seguretat.
– El metro era segur i ho continua sent en les línies 1,3 i 5.
– En protecció civil i emergencia la nostra Comunitat és segura.
– Absoluta professionalitat del personal tècnic i operatiu.
– Que les línies 3 i 5 siguen de matricula d'honor no impedixen que la línia 1 siga de notable alt.

— Reunió Comissió dia 28 de juliol 2006:

A l'inici de la sessió el Portaveu Adjunt del Grup Parlamentari Soocialista manifesta respecte dels deocuments rebuts de FGV que el document nº 36 no es correcte i deu traactarse d'un error. La Presidencia manifesta que es demará d'inmediat a FGV la remisisió del que pertoque.

Conmpareixen per este orde:

D. Eugenio Burriel de Orueta.
D. Vicente Contreras Bórnez.
D. Rafael Blasco Castany.

D. Íñigo Parra Campos.
D. Luis Miguel Ibáñez Gadea.
D. Arturo Rocher.

Analizadas estas comparecencias, hay que resaltar la coincidencia en:
– Nunca se había producido un accidente en ese tramo.
– No hay ningún sistema de seguridad de riesgo "0".
– El FAP es totalmente seguro para la línea 1.
– La línea 1 es totalmente segura.
– 127 maquinistas pasan de 6 a 8 veces al día sin accidentes.
– El accidente se produce por exceso de velocidad.
– Las unidades pasan todas las revisiones.
– Ni balizas ni ATP garantizan el riesgo "0".
– El maquinista recibió la formación necesaria.
– El sistema FAP es seguro y se instala en líneas tipo cercanías.
– El accidente no era previsible. Quien lo diga es temerario.
– El sistema FAP es el apropiado para una línea como esta.
– Cuando se incumplen las normas suelen producirse accidentes.
– La vida útil de las unidades es de más de 35 años.
– La línea 1 no es de metro. El metro no tiene pasos a nivel.
– Los sistemas no son para resolver el problema de una curva.
– La curva es un punto fijo que está desde 1988.
– Los planes de emergencia de Metrovalencia son los adecuados.
– El plan de emergencias es muy bueno y funcionó muy bien.
– Esta es la única autonomía con legislación de pasos a nivel.
– La supresión de pasos a nivel supuso un antes y un después.
– La línea 1 es claramente segura.
– El accidente era evitable yendo a 40 Km/h.
– La línea tiene casi 20 años y no se había producido ningún accidente.
– El trazado fue decisión del ministerio con el ayuntamiento.
– Si el tren entra en la curva a doble velocidad las leyes físicas lo vuelcan.
– Ningún sistema es infalible, no busquemos tres pies al gato.
– La superficie encristalada no debilita la estructura.
– De los accidentes surgen nuevas medidas de seguridad.
– La seguridad es suficiente y adecuada.
– La línea cumple todos los requisitos de seguridad.
– La línea 1 está por encima del metro de Londres o París en seguridad.
– El metro era seguro y lo continúa siendo en las líneas 1, 3 y 5.
– En protección civil y emergencia nuestra comunidad es segura.
– Absoluta profesionalidad del personal técnico y operativo.
– Que las líneas 3 y 5 sean de matricula de honor no impiden que la línea 1 sea de notable alto.

— Reunión comisión día 28 de julio de 2006:

Al inicio de la sesión el portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Soocialista manifiesta respecto de los documentos recibidos de FGV que el documento núm. 36 no es correcto y debe tratarse de un error. La Presidencia manifiesta que se pedirá de inmediato a FGV la remisión del que corresponda.

Comparecen por este orden:

D. Eugenio Burriel de Orueta.
D. Vicente Contreras Bórnez.
D. Rafael Blasco Castany.

D. José Vicente Colomer Ferradis.
D. José Bresó Olaso.
D. Joaquín Segarra Castillo.
D. Manuel Benegas Capote.
D. Ildefonso de Matías Jiménez.
D. Josep María Ribes Ardanuy.

Incidències:

D. Eugenio Burriel d'Orueta, a l'inici de la seua intervenció manifesta a la Comissió que, en el seu cas, no s'ha complit la normativa legal de convocatòria ja que no ha rebut la notificació amb tres dies d'antelació. El President informà la Comissío que el Sr. Burriel no estava previst, en un inici, comparèixer en este dia i a petició del Secretari de la Comissió D. José Camarasa Albertos s'acordà que ho fera en primer lloc de hui, notifiquen el Secretari de la Comissió, per conducte del Portaveu Adjunt del Grup Parlamentari Socialista Antoni Duch Botella al Sr. Burriel que estava a Itàlia. No obsant, després de dos visites dels funcionaris de Les Corts al domicili de D. Eugenio Burriel per a notificar-lo i estar absent, es va fer a través d'un Burofax.

A pesar de tot això, el President, advertix al Sr. Burriel que si vol es pot retardar la seua compareixença fins què es complisquen els tres dies a lo que el compareixent renuncià.

Analitzades estes compareixenças cal destacar els següents criteris:

– La Línia 1 és més pròxima a rodalies que a metro.
– Ningú en FGV havia detectat que ací existira risc.
– La línia 1 és segura, en cas contrari no estaria en explotació.
– Més de 10.000 Km.de rodalia de RENFE té sistema ASFA.
– Sistema FAP és més segur que ASFA.
– La geometria de la línia la coneixen bé els maquinistes
– Punt negre és aquell que històricament té accidents.
– L línia 1 mai va tindre accidents en eixa revolta.
– En FGV la seguretat està per damunt de la puntualitat.
– Totes les unitats passen les revisions programades.
– L'única causa acreditada de l'accident és l'excés de velocitat.
– Ningú pot assegurar que amb balisa o sense ella s'haguera evitat.
– No hi ha la seguretat al 100%.
– Amb tots els sistemes tècnics es produïxen accidents.
– Assegurar que l'accident s'haguera pogut evitar és una temeritat.
– Fins al 2 de juliol haguera fet una línia com la que hi ha.
– Els únics accidents que es repetixen són en els passos a nivell.
– Suprimir els passos a nivell millora la seguretat de la línia.
– Ha sigut un accident i com a tal era imprevisible.
– És imprescindible complir les normes per a evitar accidents.
– Una excessiva velocitat pot generar problemes i accidents.
– El risc d'accident és natural en el transport.
– No es pot concloure que una balisa haguera evitat l'accident.
– Tots els dies es treballa sobre l'estat geomètric de la via.
– No és normal instal·lar sistemes en les revoltes i en els senyals fixes.
– Quan es complixen les normes desapareixen els riscos.
– El factor humà és determinant en els accidents.
– El metro d'Espanya, inclòs el de Madrid, han aprés de València.

D. José Vicente Colomer Ferrandis.
D. José Bresó Olaso.
D. Joaquín Segarra Castillo.
D. Manuel Benegas Capote.
D. Ildefonso de Matías Jiménez.
D. Josep María Ribes Ardanuy.

Incidencias:

D. Eugenio Burriel de Orueta, al inicio de su intervención manifiesta a la comisión que, en su caso, no se ha cumplido la normativa legal de convocatoria ya que no ha recibido la notificación con tres días de antelación. El presidente informó a la comisión que, en un principio, no estaba previsto que el Sr. Burriel compareciera este día y a petición del secretario de la comisión D. José Camarasa Albertos se acordó que lo hiciera en primer lugar hoy, notificando el secretario de la comisión, por conducto del portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Socialista Antoni Such Botella al Sr. Burriel, que estaba en Italia. No obstante, después de dos visitas de los funcionarios de las Cortes en el domicilio de D. Eugenio Burriel para notificarle y estar ausente, se hizo a través de un burofax.

A pesar de todo eso, el presidente advierte al Sr. Burriel que si quiere se puede retrasar su comparecencia hasta que se cumplan los tres días, a lo que el compareciente renunció.

Analizadas estas comparecencias hay que destacar los siguientes criterios:

– La línea 1 es más próxima a cercanías que a metro.
– Nadie en FGV había detectado que aquí existiera riesgo.
– La línea 1 es segura, en caso contrario no estaría en explotación.
– Más de 10.000 Km. de cercanías de RENFE tiene sistema ASFA.
– Sistema FAP es más seguro que ASFA.
– La geometría de la línea la conocen bien los maquinistas.
– Punto negro es aquel que históricamente tiene accidentes.
– La línea 1 nunca tuvo accidentes en esa curva.
– En FGV la seguridad está por encima de la puntualidad.
– Todas las unidades pasan las revisiones programadas.
– La única causa acreditada del accidente es el exceso de velocidad.
– Nadie puede asegurar de que con baliza o sin ella se hubiera evitado.
– No hay seguridad al 100%.
– Con todos los sistemas técnicos se producen accidentes.
– Asegurar que el accidente se hubiera podido evitar es una temeridad.
– Hasta el 2 de julio hubiera hecho una línea como la que hay.
– Los únicos accidentes que se repiten son en los pasos a nivel.
– Suprimir los pasos a nivel mejora la seguridad de la línea.
– Ha sido un accidente y como a tal era imprevisible.
– Es imprescindible cumplir las normas para evitar accidentes.
– Una excesiva velocidad puede generar problemas y accidentes.
– El riesgo de accidente es natural en el transporte.
– No se puede concluir que una baliza hubiera evitado el accidente.
– Todos los días se trabaja sobre el estado geométrico de la vía.
– No es normal instalar sistemas en las curvas y en las señales fijas.
– Cuando se cumplen las normas desaparecen los riesgos.
– El factor humano es determinante en los accidentes.
– El metro de España, incluido el de Madrid, han aprendido de Valencia.

– Si algú diu que hi ha sistemes infal·libles és que és extraterrestre.
– No hi ha sistemes infal·libles ni risc "0".
– Açò no és tan simple com a balisa sí que balisa no.
– No és tan senzill com col·locar una balisa.
– La probabilitat és tan mínima que potser no torne a passar.
– La línia 1 de València és un ferrocarril de rodalia.
– El sistema ASFA és inferior al FAP.
– El FAP és el sistema idoni per a la Línia 1.
– En un encert centrar en FGV tota l'explotació ferroviària.
– La velocitat si que serà l'única causa del descarrilament.
– El tema d'una balisa o no és una visió un poc simplista.
– L'ATP s'instal·la quan s'incrementa la freqüència de trens.
– Tot apunta que la causa es deu a un excés de velocitat.
– Els maquinistes són i han de ser professionals.
– És insòlit que un professional passe a 80 on hi ha límit de 40.
– No hi ha cap sistema que done el 100% de seguretat.
– El maquinista pot anul·lar el FAP i l'ATP i botar– se el semàfor.
– Els valencians poden estar orgullosos perquè són els que millor han integrat la solució ferroviària de metro lleuger, tramvia i metro.

— Reunió Comissió dia 31 de juliol 2006:

Compareixen per este orde:

D. Felipe Martínez Martínez.
D. Manuel Sansano Muñoz.
D. Roberto Navarro Bárcenas.
D. Francisco Machado León.
D. Javier Golf Sánchez.
D. Diego José Trigo Verdú.
Dª Marisa Gracia Jiménez.
D. Juan Josçé Gimeno Barberá.
D. José Luis Gil Gómez.

Incidències:

Finalitzada la compareixença de Sra. Marisa Gracia Giménez, el President, d'acord amb la Mesa de la Comissió, proposa l'alteració de l'orde del dia, per a substanciar els següents punts:

1º Proposar a la Comissió la incorporació a la documentació els reculls de premsa aportats pel compareixent D. Felipe Martínez, consistents en una fotocòpia del Diari El Mundo, altra del Diari Levante, altra del Diari ABC, altra del Diari La Razón i un teletip d'Agencia EFE i altre d'Europa Press.

2º Proposta mitjançant escrit RE 51.873 del Grup Parlamentari Socialista sol.licitant l'ampliació del Pla de Treball fins el dia 22 d'agost per sol.licitar nova documentació, nous compareixents i altres activitats de la Comissió.

3º Proposta mitjançant escrit RE 51.875 del Grup Parlamentari Socialista requerint se sol. licite a FGV la remissió de totes les fotos disponibles de l'escena de l'accident i del material siniestrat.

4º Proposta mitjançant escrit RE 51878 del Grup Parlamentari Socialista per a requerir a FGV lectures de les velocitats registrades per les distintes unitats que circularen per la línia 1 entre el dia 3 de juny de 2006 i el 3 de juliol del mateix any i referits al tram entre l'estació de Plaça Espanya i Jesús, i posar-la a disposició dels Grups d'esta Comissió.

– Si alguien dice que hay sistemas infalibles es que es extraterrestre.
– No hay sistemas infalibles ni riesgo "0".
– Esto no es tan simple como baliza sí que baliza no.
– No es tan sencillo cómo colocar una baliza.
– La probabilidad es tan mínima que quizá no vuelva a pasar.
– La línea 1 de Valencia es un ferrocarril de cercanías.
– El sistema ASFA es inferior al FAP.
– El FAP es el sistema idóneo para la línea 1.
– Es un acierto centrar en FGV toda la explotación ferroviaria.
– La velocidad sí que será la única causa del descarrilamiento.
– El tema de una baliza o no es una visión un poco simplista.
– El ATP se instala cuando se incrementa la frecuencia de trenes.
– Todo apunta que la causa se debe a un exceso de velocidad.
– Los maquinistas son y deben ser profesionales.
– Es insólito que un profesional pase a 80 donde hay límite de 40.
– No hay ningún sistema que dé el 100% de seguridad.
– El maquinista puede anular el FAP y el ATP y saltarse el semáforo.
– Los valencianos pueden estar orgullosos porque son los que mejor han integrado la solución ferroviaria de metro ligero, tranvía y metro.

— Reunión comisión día 31 de julio de 2006:

Comparecen por este orden:

D. Felipe Martínez Martínez.
D. Manuel Sansano Muñoz.
D. Roberto Navarro Bárcenas.
D. Francisco Machado León.
D. Javier Golf Sánchez.
D. Diego José Trigo Verdú.
Dª Marisa Gracia Jiménez.
D. Juan José Gimeno Barberá.
D. José Luis Gil Gómez.

Incidencias:

Finalizada la comparecencia de la Sra. Marisa Gracia Giménez, el presidente, de acuerdo con la mesa de la comisión, propone la alteración del orden del día, para sustanciar los siguientes puntos:

1º Proponer a la comisión la incorporación a la documentación de los recoges de prensa aportados por el compareciente D. Felipe Martínez, consistentes en una fotocopia del diario El Mundo, otra del diario Levante, otra del diario ABC, otra del diario La Razón y un teletipo de Agencia EFE y otro de Europa Press.

2º Propuesta mediante escrito RE 51.873, del Grupo Parlamentario Socialista, solicitando la ampliación del plan de trabajo hasta el día 22 de agosto para solicitar nueva documentación, nuevos comparecientes y otras actividades de la comisión.

3º Propuesta mediante escrito RE 51.875, del Grupo Parlamentario Socialista, requiriendo que se solicite a FGV la remisión de todas las fotos disponibles de la escena del accidente y del material siniestrado.

4º Propuesta mediante escrito RE 51.878, del Grupo Parlamentario Socialista, para requerir a FGV lecturas de las velocidades registradas por las distintas unidades que circularan por la línea 1, entre el día 3 de junio de 2006 y el 3 de julio del mismo año, y referidos al tramo entre la estación de Plaza España y Jesús, y ponerla a disposición de los grupos de esta comisión.

L'alteració de l'orde del dia s'aprovada per unanimitat. Sotmet-sos a votació el punts donen el següent resultat: s'aprova per unisquen imitat el primer punt; després del debat son rebutjatsrebutjats per 9 vots a 7, els punts 2 i 4 i s'aprova per unanimitat el punt 3.

De les compareixences és de destacar la coincidència en el següent:
– El FAP es va instal·lar al desembre de 1999.
– La línia 3 es va dissenyar per a una freqüència de 3'
– La freqüència determina el sistema de frenada.
– Ningú pot garantir evitar l'accident amb una balisa.
– Es pren la decisió de canviar a ATP per les freqüències.
– Quan se'n va la llum el sistema de frenada bloqueja la unitat.
– A l'octubre de 1988 s'inaugura la línia amb bloqueig en 19,3 Km.
– Del 2001 al 2003 es passa al 100% de bloqueig automàtic.
– En 1986 hi havia 276 passos a nivell amb placa fixa de stop.
– En 2006 queden 78 passos a nivell, tots automatitzats.
– L'Estat va transferir a La Generalitat una línia deplorable.
– La línia és segura i els efectes inversors són els més importants.
– L'única causa provada de l'accident és l'excés de velocitat.
– De tancar-se esta línia caldria tancar la mitat de les europees.
– La limitació de velocitat era de 50 i va passar després a 40.
– Els clients mai han considerat la línia insegura.
– Després de l'accident de Picanya es van complir les peticions de sindicats.
– Els professionals sabem que mai es pot preveure un accident i que cal complir amb el reglament de circulació.
– El maquinista ha d'anar controlant, el sistema són ajudes.
– El reglament de circulació és el Pare Nostre del maquinista.
– Està clar que esta línia s'ha millorat en els últims 10 anys.
– En tot moment D. Joaquín Pardo Tejedor va fer una conducció perfecta.
– Crec que al meu company li va passar alguna cosa. No és lògic el que va ocòrre.
– La línia és segura i no cal tancar-la, però sí millorar-la.
– Sí s'ha invertit en la via, hem passat d'un carril de 45 a 54 cm.
– Encara que hi hi haja FAP o ATP mai el sistema és infal·lible.
– És imprevisible l'accident perquè tots els ferrocarrils són així.
– Ningú va parlar de protegir un senyal de circulació.
– Per allí havien passat mes de 1.000. 000 trens en cada sentit, sense que es facen accidents.
– Mai ningú ha dit de protegir un senyal de circulació.
– Ni tècnics ni experts de tot Espanya, ni els congressos, mai han dit res d'abalisar per a protegir límits de velocitat.

– Les balises protegixen semàfors i passos a nivell, mai les limitacions permanents.
– L'accident va ser un excés de velocitat totalment anòmal.
– Estic convençut que al maquinista li va passar alguna cosa.
– L'única explicació és que sufrira una indisposició.
– La línia 1 és més segura que fa 10 anys.
– Els sindicats només van proposar reduir la velocitat a 40 Km/h
– Mai ha sigut una prioritat la balisa.
– Mai es protegixen amb balises els límits de velocitat.

La alteración del orden del día es aprobada por unanimidad. Sometidos a votación los puntos dan el siguiente resultado: se aprueba por unanimidad el primer punto; después del debate son rechazados por 9 votos a 7 los puntos 2 y 4, y se aprueba por unanimidad el punto 3.

De las comparecencias es de destacar la coincidencia en lo siguiente:
– El FAP se instaló en diciembre de 1999.
– La línea 3 se diseñó para una frecuencia de 3 minutos.
– La frecuencia determina el sistema de frenado.
– Nadie puede garantizar evitar el accidente con una baliza.
– Se toma la decisión de cambiar a ATP por las frecuencias.
– Cuando se va la luz el sistema de frenado bloquea la unidad.
– En octubre de 1988 se inaugura la línea con bloqueo en 19,3 Km.
– De 2001 a 2003 se pasa al 100% de bloqueo automático.
– En 1986 había 276 pasos a nivel con placa fija de stop.
– En 2006 quedan 78 pasos a nivel, todos automatizados.
– El Estado transfirió a la Generalitat una línea deplorable.
– La línea es segura y los efectos inversores son los más importantes.
– La única causa probada del accidente es el exceso de velocidad.
– De cerrarse esta línea habría que cerrar la mitad de las europeas.
– La limitación de velocidad era de 50 y pasó después a 40.
– Los clientes nunca han considerado la línea insegura.
– Después del accidente de Picanya se cumplieron las peticiones de los sindicatos.
– Los profesionales sabemos que nunca se puede prever un accidente y que hay que cumplir con el reglamento de circulación.
– El maquinista debe ir controlando, el sistema es una ayuda.
– El reglamento de circulación es el Padre Nuestro del maquinista.
– Está claro que esta línea se ha mejorado en los últimos 10 años.
– En todo momento D. Joaquín Pardo Tejedor hizo una conducción perfecta.
– Creo que a mi compañero le pasó alguna cosa. No es lógico lo que ocurrió.
– La línea es segura y no es preciso cerrarla, pero sí mejorarla.
– Sí se ha invertido en la vía, hemos pasado de un carril de 45 cm a 54 cm.
– Aunque haya FAP o ATP el sistema nunca es infalible.
– Es imprevisible el accidente porque todos los ferrocarriles son así.
– Nadie habló de proteger una señal de circulación.
– Por allí habían pasado mes de 1.000.000 de trenes en cada sentido, sin que hubiera accidentes.
– Nunca nadie ha dicho de proteger una señal de circulación.
– Ni técnicos ni expertos de toda España, ni los congresos, nunca han dicho nada de balizar para proteger límites de velocidad.
– Las balizas protegen semáforos y pasos a nivel, nunca las limitaciones permanentes.
– El accidente fue un exceso de velocidad totalmente anómalo.
– Estoy convencido que al maquinista le pasó alguna cosa.
– La única explicación es que sufriera una indisposición.
– La línea 1 es más segura que hace 10 años.
– Los sindicatos sólo propusieron reducir la velocidad a 40 km/h.
– Nunca ha sido una prioridad la baliza.
– Nunca se protegen con balizas los límites de velocidad.

– Era evitable sí. Això ho sabem ara. ¿Era previsible? No.
– El maquinista va fer l'examen i les proves pertinents.
– Si haguera anat a 40 no haguera descarrilat.
– No hi ha legislació en matèria de seguretat ferroviària.
– Fa falta una legislació sobre material ferroviari.
– Excés de velocitat indiscutible.
– Va ser un exces de velocitat totalment anòmal.
– L'única explicació coherent és que va tindre una indisposició.
– Que les línies 3 i 5 siguen més segures no vol dir que l'1 no ho siga.
– Tot el món coneix la revolta i la limitació de velocitat.
– Complim el Reglament de Circulació perquè és l'Evangeli.
– Només hi ha un fet avalat que és la velocitat de 80 Km/h.
– Les rodes no tenien cap desperfecte i les pestanyes estaven perfectes, els eixos nous i sense ruptures, les suspensions primeres sense problemes i les secundàries, les valones estan íntegres,sense esgarros ni desperfectes. Estaven fora del seu lloc però sense problemes.
– No hi ha indicis que la unitat coadjuvara a l'accident.
– Cap sistema pot evitar al 100% el risc d'accidents.

– La incorporació de noves tecnologies n o impedirien un accident.
– Els senyals fixes no porten balisa perquè el conductor les coneix.
– La seguretat absoluta no existix.

— Reunió de la Mesa de la Comisisió del dia 1 d'agost:

El Presiden informa a la Comissió de l'escrit RE 51.893 que ha rebut del Grup Parlamentari Socialista pel qual sol·licita copies de les transcripcions mecanogràfiques de totes les sessions celebrades per la Comissió. El President proposa a la Mesa el rebuig de la tramitació d'este escrit per considerar que no s'ajusta a Reglament, ambs el vot favorable del President i del Vicepresident i el vot en contra del Secretari.

També sacorda propopssar a la Comisió l'alteració de l'orde del día per que es pronuncie respecte dels escrits RE 51886 del Grup Parlamentari de EU-Els Verds-Esquerra Valencia: Entesa i RE 51.890 del Grup Parlamentari Socialista.

— Reunió Comissió dia 1 d'agost 2006:

Compareixen per este orde:

D. Francisco García Sigüenza.
D. Luis Domingo Alepuz.
D. Antonio Monfort.
D. Albert Ballesta Grau.
D, José Ramón García Antón.

Incidències:

Després de la compareixença de D. Antonio Monfort, el President d'acord amb la Mesa, proposa l'alteració de l'orde del dia per a substanciar els següents punts:

1º Proposta mitjançant escrit RE 51.886 del Grup Parlamentari EU-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa pel qual sol. liciten còpia del document al qual es fa referencia en el

– Era evitable sí. Eso lo sabemos ahora. Era previsible? No.
– El maquinista hizo el examen y las pruebas pertinentes.
– Si hubiera ido a 40 km/h no hubiera descarrilado.
– No hay legislación en materia de seguridad ferroviaria.
– Hace falta una legislación sobre material ferroviario.
– Exceso de velocidad indiscutible.
– Fue un exceso de velocidad totalmente anómalo.
– La única explicación coherente es que tuvo una indisposición.
– Que las líneas 3 y 5 sean más seguras no quiere decir que la 1 no lo sea.
– Todo el mundo conoce la curva y la limitación de velocidad.
– Cumplimos el reglamento de circulación porque es el Evangelio.
– Solo hay un hecho avalado que es la velocidad de 80 km/h.
– Las ruedas no tenían ningún desperfecto y las pestañas estaban perfectas, los ejes nuevos y sin rupturas, las suspensiones primarias sin problemas y las secundarias, las valonas están íntegras, sin desgarros ni desperfectos. Estaban fuera de su lugar pero sin problemas.
– No hay indicios de que la unidad coadyuvara al accidente.
– Ningún sistema puede evitar al 100% el riesgo de accidentes.
– La incorporación de nuevas tecnologías no impedirían un accidente.
– Las señales fijas no llevan baliza porque el conductor las conoce.
– La seguridad absoluta no existe.

— Reunión de la mesa de la comisión del día 1 de agosto de 2006:

El presidente informa a la comisión del escrito RE 51.893 que ha recibido del Grupo Parlamentario Socialista por el cual solicita copias de las transcripciones mecanográficas de todas las sesiones celebradas por la comisión. El presidente propone a la mesa el rechazo de la tramitación de este escrito por considerar que no se ajusta a reglamento, con el voto favorable del presidente y del vicepresidente y el voto en contra del secretario.

También se acuerda proponer a la comisión la alteración del orden del día para que se pronuncie respecto de los escritos RE 51.886, del Grupo Parlamentario Esquerra Unida–Els Verds–Esquerra Valenciana: Entesa, y RE 51.890, del Grupo Parlamentario Socialista.

— Reunión comisión día 1 de agosto de 2006:

Comparecen por este orden:

D. Francisco García Sigüenza.
D. Luis Domingo Alepuz.
D. Antonio Monfort.
D. Albert Ballesta Grau.
D. José Ramón García Antón.

Incidencias:

Después de la comparecencia de D. Antonio Monfort, el presidente de acuerdo con la mesa, propone la alteración de la orden del día para sustanciar los siguientes puntos:

1º Propuesta mediante escrito RE 51.886, del Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa, por el que solicitan copia del documento al que se

punt G) de l'apartat quart de varis de l'acta del Comité de Seguretat en Circulació de data 30 de novembre 2005.

2º Proposta mitjançant escrit RE 51.890 del Grup Parlamentari Socialista qual sol. liciten còpia del document al qual es fa referencia en el punt G) de l'apartat quart de varis de l'acta del Comité de Seguretat en Circulació de data 30 de novembre 2005.

S'aprova per unanimitat l'alteració de l'orde del dia i després del debat, per 9 vots a 8 son rebutjades les dos propostes.

De les referides compareixenças cal destacar les següents coincidències:

– El FAP se continua instal·lant en línies semblants de rodalia.

– El FAP instal·lat és modern i està absolutament vigent.

– Quan es va inaugurar la línea no havia frenat automàtic, ni senyal de limitació de velocitat en cap punt.

– Fins al moment present l'única causa possible és la sobrevelocitat

– La línia 1 ha millorat sensiblement en els últims 10 anys.

– S'ha conseguit estendre a tota la via el bloc automàtic.

– La línia 1 està molt millor i és molt més segura que a l'inici.

– La UTA havia passat les revisions i estava en perfectes condicions.

– Tots els elements estaven en perfectes condicions.

– Descartem per tant la fallada mecànica com a causa de l'accident.

– El material mòbil té una edat mitjana de 20-23 anys. La vida útil és de més de 30 anys.

– No tancaria la línia. Funciona adequadament. És segura.

– Les revisions es relitzaren amb serietat i amb criteris de seguretat.

– L'última revisió va ser el 27 de juny 2006, tipus P-2.

– La unitat estava en perfectes condicions de circulació.

– Tots els recanvis són nous. No existixen de segona mà.

– Les caixes negres han complit la seua funció per a aclarir que les causes de l'accident, son l'excés de velocitat.

– El llibre d'averies deu estar en la cabina precintada.

– Estes unitats se subministren a Washington, Pittsburg i Méxic.

– La bolcada de la unitat del tren és un risc no previsible.

– Hi haurà una renovació integral de tots els trens de la línia 1.

– Si el FAP es desconnecta quan hi ha tempesta el tren es queda frenat.

– No existix en el transport un nivell de risc "0".

– El ferrocarril és més segur que la carretera.

– El conjunt de tots els elements, instal·lacions, tecnologia, material, conservació, reglamentació i personal és el que dóna lloc a una major seguretat, però mai es garantix el 100% de seguretat.

– La major part de les línies de RENFE tenen sistema ASFA.

– Les balises no estan ubicades de manera general per a senyals de límit de velocitat.

– La línia 1 en el seu tram subterrani s'assembla a un metro però pel seu extensió es tracta d'un tren de rodalies.

– El sistema FAP és correcte i adequat.

– Este és un sistema d'ajuda al maquinista.

– El maquinista sempre és el responsable en este sistema.

– El fet de col·locar unes balises no suposa, necessariament un increment de seguretat.

hace referencia en el punto G) del apartado cuarto de varios del acta del Comité de Seguridad en Circulación, de fecha 30 de noviembre 2005.

2º Propuesta mediante escrito RE 51.890, del Grupo Parlamentario Socialista, el cual solicita copia del documento al que se hace referencia en el punto G) del apartado cuarto de varios del acta del Comité de Seguridad en Circulación, de fecha 30 de noviembre 2005.

Se aprueba por unanimidad la alteración del orden del día y después del debate, por 9 votos a 8 son rechazadas las dos propuestas.

De las referidas comparecencias hay que destacar las siguientes coincidencias:

– El FAP se continúa instalando en líneas semejantes de cercanías.

– El FAP instalado es moderno y está absolutamente vigente.

– Cuando se inauguró la línea no había frenado automático, ni señal de limitación de velocidad en ningún punto.

– Hasta el momento presente la única causa posible es la velocidad excesiva.

– La línea 1 ha mejorado sensiblemente en los últimos 10 años.

– Se ha conseguido extender a toda la vía el bloque automático.

– La línea 1 está mucho mejor y es mucho más segura que al principio.

– La UTA había pasado las revisiones y estaba en perfectas condiciones.

– Todos los elementos estaban en perfectas condiciones.

– Descartamos, por lo tanto, el fallo mecánico como causa del accidente.

– El material móvil tiene una edad media de 20– 23 años. La vida útil es de más de 30 años.

– No cerraría la línea. Funciona adecuadamente. Es segura.

– Las revisiones se realizaron con seriedad y con criterios de seguridad.

– La última revisión fue el 27 de junio 2006, tipo P– 2.

– La unidad estaba en perfectas condiciones de circulación.

– Todos los recambios son nuevos. No existen de segunda mano.

– Las cajas negras han cumplido su función para aclarar que las causas del accidente son el exceso de velocidad.

– El libro de averías debe estar en la cabina precintada.

– Estas unidades se suministran en Washington, Pittsburg y Méjico.

– El vuelco de la unidad del tren es un riesgo no previsible.

– Habrá una renovación integral de todos los trenes de la línea 1.

– Si el FAP se desconecta cuando hay tempestad, el tren se queda frenado.

– No existe en el transporte un nivel de riesgo "0".

– El ferrocarril es más seguro que la carretera.

– El conjunto de todos los elementos, instalaciones, tecnología, material, conservación, reglamentación y personal es el que da lugar a una mayor seguridad, pero nunca se garantiza el 100% de seguridad.

– La mayor parte de las líneas de RENFE tienen sistema ASFA.

– Las balizas no están ubicadas de manera general para señales de límite de velocidad.

– La línea 1 en su tramo subterráneo se asemeja a un metro pero por su extensión se trata de un tren de cercanías.

– El sistema FAP es correcto y adecuado.

– Este es un sistema de ayuda al maquinista.

– El maquinista siempre es el responsable en este sistema.

– El hecho de colocar unas balizas no supone necesariamente un incremento de seguridad.

– No hi ha cap sistema mecànic que garantisca el 100% de seguretat.
– El maquinista sempre pot desconnectar el sistema.
– El sistema de seguretat exigix que el maquinista complisca el Reglament.
– La causa principal de l'accident va ser l'excés de velocitat.
– Les balises no incrementen la seguretat.
– No hi ha legislació sobre el sistema de protecció. Només existix sobre els passos a nivell.

Constitució de la Ponència:

A les 19 hores dia 1 d'agost es constituïx la Ponència que deu dictaminar sobre la Comissió d'investigació de l'accident ocorregut el dia 3 de juliol en la Línia 1 de Metro València.
Assistits pel Lletrat Major es reunixen els següents ponents:

Grup Parlamentari Popular: D. Serafín Castellano Gómez i D. Rafael Maluenda Verdú
Grup Parlamentari Socialista: D. Andrés Perelló Rodríguez.
Grup Parlamentari EU-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa: D. Joan Antoni Oltra i Soler.
Grup Mixt: D. Francisco Javier Tomás Puchol.

S'acorda per unanimitat els procediments per a l'elaboració de la proposta de Dictamen en la següent forma:

1º Els Grups Parlamentaris i el Grup Mixt podran presentar les seues propostes abans de les 19 hores del dimecres dia 2 d'agost de 2006 per Registre públic.
2º El dijous a les 10,30 hores es reunirà novament la Ponència per a deliberar sobre les distintes propostes i adoptarà l'acord que corresponga que recomanarà la Comissió.
3º El procediment de debat i votació en la Comissió serà de la següent manera:
En primer lloc es procedirà al debat intervenint els representants dels Grups Parlamentaris i Grup Mixt com seguix:
Torn a favor de la Proposta recomanada per la Ponència (15').
Torns a favor de les restants propostes de menor a major (15', excepte el Grup Mixt que disposarà de 10').
Després d'estos torns podran intervindre en rèplica de 10' cada Grup Parlamentari i de 5' el representant del Grup Mixt.
A continuació es procedirà a la votació pel següent orde:
1º Proposta recomanada per la Ponència.
2º Propostes restants de menor a major.
Les propostes rebutjades podran mantindre's com a vot particular per a la seua defensa en el Ple.
Finalment, i abans d'enumerar les conclusions, Les Corts volen manifestar una vegada més que els sentiments, el dolor i la dignitat humana han de ser sempre prioritaris en qualsevol tipus d'accidents o de tragèdies que es produïsquen.
Per tant, reiteren el dolor i la solidaritat de Les Corts amb totes les víctimes i les seues famílies, el respecte a la dignitat de les quals ha sigut i continuarà sent nord i guia de totes les actuacions d'esta Institució.

– No hay ningún sistema mecánico que garantice la 100% de seguridad.
– El maquinista siempre puede desconectar el sistema.
– El sistema de seguridad exige que el maquinista cumpla el reglamento.
– La causa principal del accidente fue el exceso de velocidad.
– Las balizas no incrementan la seguridad.
– No hay legislación sobre el sistema de protección. Sólo existe sobre los pasos a nivel.

Constitución de la ponencia:

A las 19:00 horas del día 1 de agosto, se constituye la ponencia que ha de dictaminar sobre la Comisión de Investigación del Accidente Ocurrido el Día 3 de Julio en la Línea 1 de Metrovalencia.
Asistidos por el letrado mayor se reúnen los siguientes ponentes:

Grupo Parlamentario Popular: D. Serafín Castellano Gómez i D. Rafael Maluenda Verdú
Grupo Parlamentario Socialista: D. Andrés Perelló Rodríguez.
Grupo Parlamentario Esquerra Unida-Els Verds-Esquerra Valenciana: Entesa: D. Joan Antoni Oltra i Soler.
Grupo Mixto: D. Francisco Javier Tomás Puchol.

Se acuerda por unanimidad los procedimientos para la elaboración de la propuesta de dictamen en la siguiente forma:

1º Los grupos parlamentarios y el Grupo Mixto podrán presentar sus propuestas antes de las 19:00 horas del miércoles día 2 de agosto de 2006 por Registro público.
2º El jueves, a las 10:30 horas, se reunirá nuevamente la ponencia para deliberar sobre las distintas propuestas y adoptará el acuerdo que corresponda, que recomendará la comisión.
3º El procedimiento de debate y votación en la comisión será de la siguiente manera:
En primer lugar se procederá al debate, interviniendo los representantes de los grupos parlamentarios y Grupo Mixto como sigue:
Turno a favor de la propuesta recomendada por la ponencia (15 minutos).
Turnos a favor del resto de propuestas de menor a mayor (15 minutos, excepto el Grupo Mixto, que dispondrá de 10 minutos).
Después de estos turnos podrán intervenir en réplica de 10 minutos cada grupo parlamentario y de 5 minutos el representante del Grupo Mixto.
A continuación se procederá a la votación por el siguiente orden:
1º Propuesta recomendada por la ponencia.
2º Resto de propuestas de menor a mayor.
Las propuestas rechazadas podrán mantenerse como voto particular para su defensa en el Pleno.
Finalmente, y antes de enumerar las conclusiones, las Cortes quieren manifestar una vez más que los sentimientos, el dolor y la dignidad humana han de ser siempre prioritarios en cualquier tipo de accidente o de tragedia que se produzcan.
Por tanto, reiteran el dolor y la solidaridad de las Cortes con todas las víctimas y sus familias, el respeto a la dignidad de las cuales ha sido y continuará siendo norte y guía de todas las actuaciones de esta institución.

CONCLUSIONS

De l'examen dels documents i dels testimonis aportats a la Comissió, es desprenen les conclusions següents:

1r) Pel Reial Decret 1496/1986, de 13 de juny, es transferixen a la Comunitat Valenciana els servicis ferroviaris que fins el moment explotava l'empresa estatal FEVE. Entre les línies transferides s'incloïen les línies València-Bétera i València-Llíria en el nord, i la línia València-Vilanova de Castelló en el sud que en aquell moment estaven en un estat molt deficient d'infraestructures, amb molts passos a nivell, la majoria sense més protecció que senyals fixes, la major part del recorregut amb travesses de fusta molt antigues i algunes en molt mal estat. No obstant el Ministeri de Transports va executar unes obres, iniciades en 1980, amb les que es tractava de fer penetrar eixes línies de rodalia en el nucli urbà de València en subterrani, a través de dos túnels, un procedent del sud-oest que portaria la línia Vilanova de Castelló, des de la parada d'Hospital fins a l'estació de RENFE i un altre procedent del nord-oest, baix el que hui és l'Av. de Les Corts, Pio XII i la Gran Via i que arribaria fins a la Plaça d'Espanya.

Este projecte inicial no es va dur a terme com estava previst, per un costat perquè l'Ajuntament de València i per un altre La Generalitat volien que s'uniren les dos línies subterrànies, habilitant per a això l'enllaç tècnic, és a dir, un tram de túnel destinat a ordenar la circulació i pel que només devien passar, en principi, trens buits que hagueren de passar d'una a una altra línia. Després d'alguns anys de paralització de les obres, eixa va ser la solució que finalment es va executar, fent un sol túnel de més de 7 km., a través d'eixe ramal tècnic entre les estacions de Plaça d'Espanya i Jesús.

La decisió va ser adoptada entre l'Ajuntament de València, La Generalitat i Ministeri de Transports, i inaugurat el 8 d'octubre de 1988 unint les línies de rodalia 1, des de Bétera fins a Vilanova de Castelló, i la 2 des de Llíria a València Sud.

Tot això demostra sens dubte que la línia 1 de Metro València no és un metro com a tal sinó que és una línia de rodalia d'una longitud d'uns 90 km. que discorre per túnel en 7 km. de longitud i la resta en superfície.

2n) L'any 1993 per acord del Consell d'Administració de FGV es decidix la instal·lació d'un sistema de frenada automàtica FAP per a la línia 1 de Metro València, mentres que des de l'any 1992 es decidix instal·lar en la línia 3 i 5 que estan en execució un altre sistema diferent, el sistema anomenat ATP.

Durant 18 anys han circulat per la línia 1, en l'un i l'altre sentit més de dos milions de trens, sense que s'haguera produït ni un sol accident entre l'Estació de Plaça d'Espanya i Jesús. Tampoc en tot este temps ningú havia denunciat o advertit que la línia 1 fóra insegura

3) La Línia 1 de Metro València és segura i així ho acrediten tant la documentació presentada, a què es fa referència en este dictamen, com les intervencions dels compareixents que així ho han reconegut i demostrat amb contundència, acreditant que els sistemes de seguretat instal·lats en la línia són els correctes i apropiats per a les seues característiques i règim d'explotació.

4.) La causa de l'accident ha sigut l'excés de velocitat. Totes les proves conduïxen a la mateixa conclusió. La lectura de la primera caixa negra revela que el tren circulava a 80 km/h en el moment del sinistre, dada que també confirma la lectura de la segona caixa negra. Atés que existia una placa de limitació de velocitat a 40 km/h en la revolta on va ocórrer tal accident, això significa que el tren circulava al doble de la velocitat permesa en este tram.

CONCLUSIONES

Del examen de los documentos y de los testimonios aportados a la comisión, se desprenden las conclusiones siguientes:

1. Por Real decreto 1496/1986, de 13 de junio, se transfieren a la Comunitat Valenciana los servicios ferroviarios que hasta el momento explotaba la empresa estatal FEVE. Entre las líneas transferidas se incluían las líneas Valencia-Bétera y Valencia-Llíria en el norte, y la línea Valencia-Vilanova de Castelló en el sur, que en aquel momento estaban en un estado muy deficiente de infraestructuras, con muchos pasos a nivel, la mayoría sin más protección que señales fijas, la mayor parte del recorrido con traviesas de madera muy antiguas y algunas en muy mal estado. No obstante, el Ministerio de Transportes ejecutó unas obras, iniciadas en 1980, con las que se trataba de hacer penetrar esas líneas de cercanías en el núcleo urbano de Valencia en subterráneo, a través de dos túneles, uno procedente del suroeste, que llevaría la línea Vila-nova de Castelló, desde la parada de Hospital hasta la estación de RENFE y otro procedente del noroeste, debajo de lo que hoy es la avenida de las Cortes, Pío XII y la Gran Vía y que llegaría hasta la plaza de España.

Este proyecto inicial no se llevó a cabo como estaba previsto, por un lado porque el Ayuntamiento de Valencia y por otro la Generalitat querían que se unieran las dos líneas subterráneas, habilitando para ello el enlace técnico, es decir, un tramo de túnel destinado a ordenar la circulación y por el que sólo habían de pasar, en principio, trenes vacíos que hubieran de pasar de una a otra línea. Después de algunos años de paralización de las obras, ésta fue la solución que finalmente se ejecutó, haciendo un solo túnel de más de 7 km, a través de ese ramal técnico entre las estaciones de Plaza de España y Jesús.

La decisión fue adoptada entre el Ayuntamiento de Valencia, la Generalitat y el Ministerio de Transportes, e inaugurado el 8 de octubre de 1988, uniendo las líneas de cercanías 1, desde Bétera hasta Vila-nova de Castelló, y la 2 desde Llíria a Valencia-Sur.

Todo ello demuestra sin duda que la línea 1 de Metrovalencia no es un metro como tal, sino que es una línea de cercanías de una longitud de unos 90 km que discurre por túnel en 7 km de longitud y el resto en superficie.

2) En el año 1993, por acuerdo del consejo de administración de FGV se decide la instalación de un sistema de frenado automático FAP para la línea 1 de Metrovalencia, mientras que desde el año 1992 se decide instalar en la línea 3 y 5, que están en ejecución, otro sistema diferente, el sistema llamado ATP.

Durante 18 años han circulado por la línea 1, en uno u otro sentido más de dos millones de trenes, sin que se hubiera producido ni un solo accidente entre la estación Plaza de España y Jesús. Tampoco en todo este tiempo nadie había denunciado o advertido que la línea 1 fuera insegura.

3) La línea 1 de Metrovalencia es segura y así lo acreditan tanto la documentación presentada, a la que se hace referencia en este dictamen, como las intervenciones de los comparecientes que así lo han reconocido y demostrado con contundencia, acreditando que los sistemas de seguridad instalados en la línea son los correctos y apropiados para sus características y régimen de explotación.

4) La causa del accidente ha sido el exceso de velocidad. Todas las pruebas conducen a la misma conclusión. La lectura de la primera caja negra revela que el tren circulaba a 80 km/h en el momento del siniestro, dato que también confirma la lectura de la segunda caja negra. Dado que existía una placa de limitación de velocidad a 40 km/h en la curva donde ocurrió tal accidente, esto significa que el tren circulaba al doble de la velocidad permitida en este tramo.

D'altra banda, les investigacions realitzades fins a la data descarten que poguera concórrer alguna fallada mecànica, tècnica, de conservació, o qualsevol altre motiu que haguera pogut contribuir a causar este sinistre, per la qual cosa tot indica que l'excés de velocitat en la revolta va ser el desencadenant d'este accident, sense perjuí del que puga resultar de la investigació judicial en marxa.

5.) Es conclou també que Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana ha complit correctament les seues responsabilitats quant al nombre i freqüència de les revisions de tal tren i quant a la comprovació de l'estat de les vies on va ocórrer l'accident.

6.) Ha quedat demostrat que el maquinista de la unitat sinistrada, D. Joaquín Pardo Tejedor, comptava amb la qualificació professional necessària per a l'exercici de la seua funció, havent superat totes les proves d'aptitud i capacitació exigides per a això.

7.) De les conclusions anteriors podem deduir que allò que ha ocorregut ha sigut un accident de què no es deriva cap responsabilitat política ja que ha quedat demostrat que el sistema de frenada instal·lada en la línia 1 és l'adequat per a les característiques de la línia, la seua configuració física, el seu règim d'explotació i la freqüència de pas de trens, com així avalen els tècnics, experts d'universitat, professionals especialitzats en esta matèria i responsables de les distintes Administracions que han comparegut davant d'esta Comissió.

D'altra banda, no pot derivar-se responsabilitat política alguna d'estos fets perquè la política del Consell ha sigut la constant millora de la seguretat de la línia, com així demostren totes les inversions que La Generalitat ha realitzat en la dita línia per a millorar la seua infraestructura, superestructura, instal·lacions, així com la seguretat de la mateixa i considerant totes les que tenia previst continuar realitzant des d'abans de l'accident. Estes inversions han tingut dos etapes molt diferenciades, la primera fins a l'any 1995, en la que es van invertir 22,18 M€, i la segona, a partir d'eixa data fins a l'actualitat, període en què s'han destinat per a esta línia 162,785 M€, part d'estos en el marc del que preveu el Pla d'Actuació Horitzó 2010, la qual cosa demostra el grau de compromís i implicació del govern valencià en la millora permanent d'esta línia.

8.) En este sentit, Les Corts ratifiquen i sol·liciten al Consell que agilitze totes les mesures previstes en el Pla d'Actuació Línia 1 (Horitzó 2010) que, amb una inversió prevista de 431 M€, va ser presentat abans de l'accident, el dia 15 de maig del 2006, i que ja es troba en execució. Dit Pla és el millor instrument per a continuar avançant i per a continuar garantint la seguretat de la línia ja que té com a objecte, entre altres actuacions, adaptar els sistemes de seguretat de la línia 1 en funció dels canvis que està previst que experimente en el seu règim d'explotació, que passen per un increment de la freqüència de trens en la dita línia i per tant la implantació del sistema de frenada ATP.

9.) Igualment, Les Corts acorden que s'agilitze la execució de tots els acords adoptats en el si del Comité de Seguretat en la circulació de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

10.) El Pla d'Emergència i els servicis de seguretat i emergències van funcionar de manera correcta i impecable, per la gran professionalitat, dedicació i entrega de tots aquells que van participar en les labors d'evacuació, rescat, així com d'atenció sanitària i psicològica en uns moments on la rapidesa i la coordinació eren decisives per a evitar que s'agreujaren les conseqüències d'este accident.

Por otra parte, las investigaciones realizadas hasta la fecha descartan que pudiera concurrir algún fallo mecánico, técnico, de conservación o cualquier otro motivo que hubiera podido contribuir a causar este siniestro, por lo cual todo indica que el exceso de velocidad en la curva fue el desencadenante de este accidente, sin perjuicio de lo que pueda resultar de la investigación judicial en marcha.

5) Se concluye también que Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana ha cumplido correctamente sus responsabilidades, en cuanto al número y frecuencia de las revisiones de tal tren y en cuanto a la comprobación del estado de las vías donde ocurrió el accidente.

6) Ha quedado demostrado que el maquinista de la unidad siniestrada, D. Joaquín Pardo Tejedor, contaba con la cualificación profesional necesaria para el ejercicio de su función, habiendo superado todas las pruebas de aptitud y capacitación exigidas para ello.

7) De las conclusiones anteriores podemos deducir que lo ocurrido ha sido un accidente del que no se deriva ninguna responsabilidad política, ya que ha quedado demostrado que el sistema de frenado instalado en la línea 1 es el adecuado para las características de la línea, su configuración física, su régimen de explotación y la frecuencia de paso de trenes, como así lo avalan los técnicos, los expertos de universidad, los profesionales especializados en esta materia y los responsables de las distintas administraciones que han comparecido ante esta comisión.

Por otro lado, no puede derivarse responsabilidad política alguna de estos hechos, porque la política del Consell ha sido la constante mejora de la seguridad de la línea, como así lo demuestran todas las inversiones que la Generalitat ha realizado en dicha línea para mejorar su infraestructura, superestructura, instalaciones, así como la seguridad de la misma, y considerando todas las que tenía previsto continuar realizando desde antes del accidente. Estas inversiones han tenido dos etapas muy diferenciadas, la primera hasta el año 1995, en la que se invirtieron 22,18 millones de euros, y la segunda, a partir de esa fecha hasta la actualidad, período en el que se han destinado para esta línea 162.785 millones de euros, parte de estos en el marco de lo previsto en el plan de actuación Horizonte 2010, lo cual demuestra el grado de compromiso e implicación del Gobierno valenciano en la mejora permanente de esta línea.

8) En este sentido, las Cortes ratifican y solicitan al Consell que agilice todas medidas previstas en el plan de actuación línea 1 (Horizonte 2010) que, con una inversión prevista de 431 millones de euros, fue presentado antes del accidente, el día 15 de mayo de 2006, y que ya se encuentra en ejecución. Dicho plan es el mejor instrumento para continuar avanzando y para continuar garantizando la seguridad de la línea, ya que tiene como objeto, entre otras actuaciones, adaptar los sistemas de seguridad de la línea 1 en función de los cambios que está previsto que experimente en su régimen de explotación, que pasan por un incremento de la frecuencia de trenes en dicha línea y por tanto la implantación del sistema de frenado ATP.

9) Igualmente, las Cortes acuerdan que se agilice la ejecución de todos los acuerdos adoptados en el seno del Comité de Seguridad en la Circulación de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.

10) El Plan de emergencia y los servicios de seguridad y emergencias funcionaron de manera correcta e impecable, por la gran profesionalidad, dedicación y entrega de todos los que participaron en las labores de evacuación, rescate, así como de atención sanitaria y psicológica en unos momentos en que la rapidez y la coordinación eran decisivas para evitar que empeoraran las consecuencias de este accidente.

11.) El Consell ha estat en tot moment al costat de les víctimes, com així ho demostra el Decret aprovat pel Ple del Consell de 7 de juliol del 2006, pel qual es va adelantar les ajudes als familiars de les víctimes i afectats, a compte de futures indemnitzacions. Les persones han sigut des d'un principi la prioritat en la línia d'actuació del Consell, així com el rigor i la transparència informativa i la ràpida constitució d'esta Comissió i tot el seu desenrotllament són 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 modos, 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 modos del transport, amb funcions de vigilància, control dels sistemes de seguretat, entre altres.

Palau de les Corts Valencianes
València, 11 d'agost de 2006

El president,
Julio de España Moya

El secretari primer,
Juan Manuel Cabot Saval

11) El Consell ha estado en todo momento al lado de las víctimas, como así lo demuestra el decreto aprobado por el Pleno del Consell, de 7 de julio de 2006, por el que se adelantaron las ayudas a los familiares de las víctimas y afectados, a cuenta de futuras indemnizaciones. Las personas han sido desde un principio la prioridad en la línea de actuación del Consell, así como el rigor y la transparencia informativos y la rápida constitución de esta comisión y todo su desarrollo son 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 ferrocarriles competencia 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 ferrocarriles 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.

Palau de les Corts Valencianes
Valencia, 11 de agosto de 2006

El presidente,
Julio de España Moya

El secretario primero,
Juan Manuel Cabot Saval

II. TEXTOS EN TRAMITACIÓ

F. PROJECTES, PLANS I COMUNICACIONS DEL CONSELL

Comunicació del Consell sobre la greu situació de sequera que afecta la Comunitat Valenciana i possibilitats de solució.

PRESIDÈNCIA DE LES CORTS VALENCIANES

La Mesa de la Diputació Permanent de les Corts Valencianes, en la reunió del dia 11 d'agost de 2006, ha tingut coneixement de la comunicació del Consell (RE número

II. TEXTOS EN TRAMITACIÓN

F. PROYECTOS, PLANES Y COMUNICACIONES DEL CONSELL

Comunicación del Consell sobre la grave situación de sequía que afecta a la Comunitat Valenciana y posibilidades de solución.

PRESIDENCIA DE LAS CORTES VALENCIANAS

La Mesa de la Diputación Permanente de las Cortes Valencianas, en la reunión del día 11 de agosto de 2006, ha tenido conocimiento de la comunicación del Consell (RE nú-