

MOCIÓ RECLAMANT LA REAPERTURA DE LA COMISSIÓ D'INVESTIGACIÓ DE L'ACCIDENT DE METRO DE LA LÍNIA 1 DE METROVALENCIA.

Vicent Forment Legua, portaveu del Grup Polític Municipal del **Bloc - Els Verds d'Alaquàs** a l'empar del que disposa la Llei 8/2010, de 23 de juny de Règim Local de la Comunitat Valenciana així com el RD 2568/ 1986 de 28 de novembre, pel que s'aprova el Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic de les Entitats Locals, i a proposta de l'**Asociación Víctimas del metro 3 de julio** presenta per al seu debat i votació en el Ple la següent:

MOCIÓ

Cuando se acerca el 7º aniversario del accidente, volvemos a pedir que se realice una investigación que analice todas las causas que provocaron el trágico accidente de metro del 3 de julio de 2003, que costó la vida a 43 personas y produjo heridas en al menos otras 47. Y como ustedes ya saben, entre los fallecidos había una persona de Alaquàs, habiendo causado mucho sufrimiento innecesario, siendo un accidente previsible y evitable.

A los hechos argumentados en años anteriores, se añade, las últimas noticias donde consta que desde FGV se ocultó un informe del Director de Explotación, Vicente Contreras, que ponía de manifiesto los graves problemas técnicos del modelo accidentado en Julio de 2006, inclusive la dificultad para su mantenimiento por la obsolescencia de algunas piezas. Además la que era directora gerente de FGV en el momento del accidente, Marisa Gracia, encargó un informe a la empresa HM&SANCHIS, para que preparara las preguntas que los miembros del Grupo Parlamentario Popular debía hacer en la Comisión Parlamentaria, y las respuestas que los técnicos y directivos de FGV tenían que dar. Por lo tanto es evidente que no se garantizó una investigación veraz.

Asimismo, consideramos inadmisibile que representantes del Gobierno Valenciano, trataran de silenciar el accidente en los medios de comunicación y mediante acciones inadecuadas hacia las víctimas.

Por otra parte, esperamos que esta moción no sea valorada como un aspecto del "color político", si no que se tenga en cuenta el interés humano, social y técnico de las propuestas. Las comisiones de investigación deben de servir a la ciudadanía, y no al

interés político. Es necesario que se conozca las deficiencias técnicas, económicas y de gestión, que pudieron ocasionar el accidente, con el fin de prevenir nuevos siniestros. Además, el mecanismo de depuración de responsabilidades que se llevó a cabo, fue una representación de lo que no debía ser una Comisión de Investigación Parlamentaria. Si no se pretende que aflore la verdad, corregir los errores, y que se asuman las responsabilidades pertinentes, no merece la pena invertir recursos económicos, humanos y técnicos en su realización.

Per respecte i gignitat a les 90 víctimes del accident en la línia 1 de Metrovalencia del 3 de Juliol de 2006, i davant els fets ocorreguts, abans, durant i després de l'accident, el GRUP MUNICIPAL DEL BLOC-ELS VERDS D'ALQUÀS, en nom de l'Associació de Victimes del Metro 3 de Juliol propose els següents punts d'acord:

1º.- Se solicita, la reapertura de la Comisión de Investigación Parlamentaria con garantías para que su trabajo de investigación se desarrolle:

- **Sin vetos.** En la comisión de 2006 la mayoría del Partido Popular impidió la comparecencia de numerosos testigos y profesionales propuestos por el resto de grupos parlamentarios y eximió a Ferrocarrils de la Generalitat de presentar la documentación demandada por miembros de la comisión. Exigimos que, en esta ocasión no exista ningún tipo de veto y la comisión esté presidida por un partido ajeno al gobierno para garantizar la imparcialidad que fue imposible hace siete años.
- **Sin prisas.** La nueva comisión debe contar con un calendario de trabajo consensuado y suficiente amplio para permitir una investigación en profundidad. Las dos semanas que duró la comisión de 2006 fueron la mejor muestra de que nunca se buscó una verdadera investigación sino dar carpetazo a las consecuencias políticas del accidente.
- **Sin ataduras.** Reclamamos la presencia en la comisión de técnicos y especialistas independientes sin vinculaciones con FGV o el Gobierno Valenciano, preferiblemente internacionales, para poder asesorar a la comisión en sus trabajos sin ataduras de ningún tipo. Así mismo, para evitar las comparecencias ensayadas que se dieron en 2006 exigimos un formato abierto

con posibilidad, por parte de los diputados y diputadas de realizar repreguntas y requerir precisiones.

En definitiva queremos una comisión CON GARANTIAS para que realmente se investigue qué pasó antes, durante y después del accidente del 3 de Julio de 2006, determinar responsabilidades políticas y establecer unas recomendaciones para que nunca más vuelva a pasar.

2º.- Se solicita, que el Gobierno Valenciano, **investigue y haga pública su valoración sobre los siguientes hechos.**

- Informe que encargó la ex-directora gerente de FGV, Marisa Gracia, a la empresa **HM&SANCHIS**, para que preparara las preguntas que los miembros del Grupo Parlamentario Popular debía hacer en la Comisión Parlamentaria, y las respuestas que los técnicos y directivos de FGV tenían que dar. **No se olviden de las dos comidas celebrando los resultados, claro, a costa de los contribuyentes, incluidas las víctimas.**
- FGV ocultó un **informe técnico de 2005 del director de Explotación, Vicente Contreras**, en el que se concluía que el modelo de trenes implicados en el accidente, estaban obsoletos y al final de su vida útil. El mismo Sr. **Vicente Contreras, en la Comisión Parlamentaria declaró** con contundencia que la línea 1 era segura, a pesar de ser el mismo quien redactó el citado informe, lo que demuestra claramente el adoctrinamiento de los comparecientes.
- El **comportamiento del actual Presidente de les Corts Valencianes, Juan Cotino**, tanto con las familias afectadas como en los medios de Comunicación Públicos (Canal 9), con la intención de silenciar el accidente.
- Informe emitido por FGV donde se indicaba que **no existían descarrilamientos previos**, hecho que está demostrado que existieron tres, en 1994, concretamente entre Massarrojos y Montcada, en 2003, a la entrada del apeadero de Realón. Y un tercero entre Alberic y Villanueva de Castellón, en 1988.
- Documento de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana donde se indica que el tren del accidente del metro tuvo una avería de freno 13 días antes del siniestro, así como que la segunda unidad implicada en el suceso no registró una frenada de emergencia en la caja negra minutos antes del descarrilamiento.
- **Se constata, a través de las declaraciones de técnicos, e informes y de los sindicatos, del pésimo mantenimiento que realizaba FGV en las UTAS,**

medidas de seguridad, etc. Y en concreto, no tener en cuenta los puntos negros, así como el pésimo mantenimiento de los cristales, hecho que produjo un mayor número de fallecid@s.

- ¿Dónde se encuentra el libro de averías de la UTA 3736? ¿Por qué desapareció?

3º.- Solicitamos la dimisión del President de les Corts Sr. Juan Cotino, por las acciones inadecuadas realizadas a las familias afectadas, así como en los medios de comunicación Públicos, tras el accidente de metro de la línea 1 de Valencia del 3 de julio de 2006.

4º.- Solicitamos la dimisión del diputado, Sr. Francisco Camps, por el accidente de metro del 3 de julio de 2006, por ser el máximo responsable político de un accidente previsible y evitable.

5º.- Que se solicite información al Consell sobre la implantación del plan Horizonte 2010: qué parte del mismo resta por ejecutar así como las acciones realizadas.

Alaquàs, 24 de maig de 2013

Vicent Forment
Portaveu del Bloc-Els Verds d'Alaquàs