



**FISCALIA PROVINCIAL DE
VALENCIA**

AL JUZGADO DE INSTRUCCIÓN Nº 21 DE VALENCIA

El Fiscal, en las D.P. 2743/06 del Juzgado de Instrucción nº 21 de Valencia, interesa la reapertura de las referidas diligencias previas en atención a los siguientes hechos:

PRIMERO- Las D.I.P. 303/13 se incoaron el 17 de mayo de 2013 a raíz de denuncia presentada en esta Fiscalía para determinar si existían nuevas causas para solicitar al Juzgado de Instrucción nº 21 de Valencia la reapertura de las D.P. 2743/06, referidas a la investigación del accidente del metro de Valencia ocurrido el 3 de Julio de 2006.

El mismo día 17 de mayo de 2013 se incoaron las D.I.P. 302/13 a raíz de denuncia presentada para investigar si por parte de algún compareciente de la Comisión de Investigación del accidente del metro de Valencia ocurrido el 3 de Julio de 2006 en les Corts Valencianes, se faltó a la verdad en su testimonio.

Por Decreto de fecha 10 de julio de 2013, se acordó la acumulación de ambas D.I.P. ante la existencia de una conexión objetiva entre ambas, consistente en la comprobación en ambas investigaciones de determinar la existencia de datos o documentos que no se facilitaron o se ocultaron por parte de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) al Juzgado de Instrucción nº 21 de Valencia y a les Corts Valencianes, tramitándose ambas diligencias de manera conjunta.

Como diligencias se solicitaron al Juzgado de Instrucción nº 21 de Valencia testimonio de las resoluciones por las que se archivaban las D.P. 2743/06, así como las resoluciones de la Audiencia Provincial que resolvían los recursos interpuestos contra las mismas. También se solicitó al Juzgado testimonio del informe pericial realizado por D. Andrés Cortabitarte.

Se solicitó igualmente a les Corts Valencianes testimonio de los documentos aportados a la Comisión de Investigación del accidente del metro de Valencia ocurrido el 3 de Julio de 2006, según consta en los Boletines Oficiales de las Cortes Valencianas de 9 y 23 de agosto de 2006, con la finalidad de determinar si pudo existir delito de falsedad documental de funcionario público, en cuyo caso los hechos investigados no habrían estado prescritos.

Se incorporó a las D.I.P. diversa documentación consistente en varios recortes de prensa referidos a nueva documentación referida al accidente de metro de 3 de julio de 2006, el informe del Director de Explotación Vicente Contreras de 15 de septiembre de 2005 (publicado en la web www.0responsables.com) y 5 fotografías de descarrilos previos de la unidad siniestrada (publicadas en la web www.0responsables.com).

Se requirió por plazo de un mes a FGV para que aportara el informe del Director Adjunto de Explotación de 15 de septiembre de 2005, informe de las revisiones realizadas a la UTA 3736 y todas las entradas a taller con identificación del responsable desde el 15 de septiembre de 2005 al 3 de julio de 2006 y relación de todos los accidentes de la UTA desde su puesta en funcionamiento hasta el 3 de julio de 2006. Esta documentación pese a haberse requerido por Decreto de 19 de junio de 2013, notificado el 28 de junio, próximo a finalizar el plazo concedido, aún no se ha remitido.

Por último por parte de los fiscales instructores se acordó la práctica de la declaración testifical de D. Andrés Cortabitarte, perito judicial en las D.P. 2743/06 del Juzgado de Instrucción nº 21 de Valencia.

SEGUNDO- Por lo expuesto se solicita al Juzgado de Instrucción nº 21 de Valencia, la reapertura de las D.P. 2743/2006 al existir nuevos hechos y nuevos

documentos que no fueron facilitados al perito judicial D. Andrés Cortabitarte y que podrían modificar el sentido de su pericia. El informe pericial realizado señala expresamente que *"El histórico de descarrilamientos del material UTA 3736 objeto de este estudio refleja que no ha tenido incidencias de esta naturaleza. (Según informaciones de FGV)."*, sin embargo de las informaciones aparecidas en prensa y de las fotografías obtenidas a través de la web www.0responsables.com se constata que contrariamente a lo informado por FGV la unidad siniestrada pudo sufrir tres descarrilamientos previos. Estas fotografías tras ser examinadas por el perito en su declaración en Fiscalía el 11 de julio de 2013, manifestó que eran descarrilamientos de la unidad siniestrada de los que no tuvo conocimiento al efectuar la pericia.

Tampoco se facilitó al perito el informe emitido por el Director de Explotación de FGV D. Vicente Contreras, donde se informaba de la necesidad de la renovación de las unidades de la serie 3700 (a la que pertenecía la unidad siniestrada), al estar próximas al final de su vida útil, presentar tecnología obsoleta y diversas anomalías.

Según la declaración del perito D. Andrés Cortabitarte el 11 de julio de 2013, estos datos que no conocía al momento de realizar la pericia, porque no se le facilitaron por FGV, eran necesarios para la realización de su informe pericial, ya que se debe determinar el motivo de los descarrilamientos y si estos accidentes tuvieron alguna incidencia en la estructura de la unidad siniestrada.

Igualmente hubiera sido necesario comprobar si la unidad siniestrada había tenido alguna avería en el freno trece días antes del accidente, sus causas y su reparación, ya que esta avería no consta en los partes de averías facilitados al perito y al juzgado por FGV. La documentación que si constaba y no fue analizada por el perito es la información de los folios 515 y 516 del procedimiento, relativa a la utilización del frenado de emergencia en la unidad siniestrada desde el 20 de junio de 2006 hasta el día del accidente obtenida por el fabricante de la unidad SIEMENS. Cómo se puede observar de los datos descritos en los folios señalados se observaron:

- 28 incidencias de activación del freno de emergencia por exceso de velocidad en la UTA 3736, en los 13 días previos al accidente.
- 3 incidencias relativas a rebasar las señales de stop.
- 7 incidencias por deslizamientos al frenar de la UTA 3736.

Ninguna de estas incidencias que afectaban directamente al sistema de frenado de la unidad siniestrada y que podrían guardar relación directa con la causa del accidente fueron analizadas por el perito.

De la nueva documentación aportada se puede derivar que el estado de la unidad siniestrada pudo ser un factor a tener en cuenta en las causas que produjeron el accidente del metro de 3 de julio de 2006, por lo tanto procede la reapertura de las D.P.2743/2006 para practicar diligencias necesarias para determinar si alguna deficiencia técnica en la unidad siniestrada pudo determinar la causación del accidente, así como en su caso determinar que persona o personas pertenecientes a FGV debieron adoptar las medidas necesarias para garantizar que la unidad siniestrada circulara con plenas garantías de seguridad para los pasajeros y trabajadores.

TERCERO- Todos los hechos expuestos pueden derivar en que la unidad siniestrada pudiera presentar algún fallo técnico que fuera causa o coadyuvara a la causación del accidente, por lo que los hechos investigados podrían ser constitutivos de 43 delitos de homicidio por imprudencia profesional grave del artículo 142. 1 y 3 del Código Penal y 47 delitos de lesiones por imprudencia profesional grave del artículo 152. 1 y 3 Código Penal, que no se encontrarían prescritos, por lo que procedería solicitar del Juzgado de Instrucción nº 21 de Valencia la reapertura de las D.P. 2743/06 para investigar cuales fueron todas las causas del accidente, pues es evidente que la causa última fue el exceso de velocidad de la unidad pero a la vista de los datos señalados, algunos nuevos y otros no valorados, debería determinarse a través de una nueva prueba pericial

la incidencia de un posible fallo técnico de la unidad en el accidente, qué personal funcional o directivo de la empresa pública FGV tuvo responsabilidad en que la unidad siniestrada circulara el día del accidente en las condiciones en que se encontraba.

Se adjunta con el presente escrito las D.I.P. 303/13 y la documentación anexa remitida por les Corts Valencianes.

Para la investigación de estos hechos solicitamos la práctica de las siguientes diligencias:

- Que se tome declaración como testigos a los mecánicos y responsables de taller que realizaron las revisiones de la unidad siniestrada en los años 2005 y 2006.

- Que por parte de FGV se remita listado de maquinistas de la unidad siniestrada desde el 20 de junio de 2006 a la fecha del accidente. Que se aporte también listado de maquinistas que conducían la unidad siniestrada cuando sufrió los descarrilos previos al de 3 de julio de 2006.

- Que se tome declaración como testigos a los maquinistas que conducían la UTA 3736 cuando tuvo los accidentes previos al investigado, así como al maquinista que conducía la UTA el 20 ó 21 de Junio de 2006 cuando pudo producirse la avería en los frenos y al resto de maquinistas desde ese día al día del accidente.

- Que por parte de FGV se remita copia del informe de la avería en los frenos de la UTA 3736 los días 20 ó 21 de junio de 2006, así como de la grabación entre el maquinista y el puesto de mando comunicando la avería.

- Que por parte del Sindicato Independiente Ferroviario (SIF) se remita la información que dispongan de la avería en los frenos de la UTA 3736 los días 20 ó 21 de junio de 2006.

- Que se tome declaración como testigos peritos a los funcionarios de la Brigada de Policía Judicial que realizaron el informe de 18 de julio de 2006.

- Que por parte de SIEMENS, fabricante de la unidad siniestrada, se informe sobre las características técnicas de las ventanas y marcos de la UTA 3736, así como las características de sujeción a la unidad siniestrada.

2

- Que por parte de SIEMENS, se emita informe sobre las lecturas de la unidad siniestrada obrantes a a los folios 515 y 516 (Anexo X del informe pericial), a fin de determinar en que consistieron los incidentes del sistema de frenado desde el día 20 de junio de 2006 al día del accidente, porqué se reinició el sistema el 20 de junio de 2006, sus causas y en su caso las medidas que se adoptaron para su subsanación.


- Que por parte de FGV se informe sobre si se realizó algún cambio en las ventanas o marcos de la UTA 3736 desde su puesta en funcionamiento. Que se informe también sobre el sistema de fijación de las ventanas y los marcos en la unidad siniestrada antes del accidente.

- Que se realice nueva pericial con los nuevos datos, hechos y documentos conocidos a fin de determinar si el estado de la UTA 3736 fue una de las causas del accidente del metro de 3 de julio de 2006. Este informe debe versar sobre si la unidad siniestrada presentaba deficiencias como se puede deducir de los anteriores siniestros de los que no se informó al juzgado y al perito. También debe referirse a la incidencia del sistema de frenado en el accidente, teniendo en cuenta la posible existencia de una avería previa de la que no se informó al

perito. Por último debe pronunciarse el informe pericial sobre el motivo por el que se desprendieron del marco las ventanas de la UTA 3736, indicando si no estaban convenientemente fijadas o se había alterado su sistema de fijación a la unidad sin estar homologado.

Valencia 22 de julio de 2013

Los Fiscales Instructores


Vicente Torres Sandra Bonet