



INFORME NOVIEMBRE 2025

En este nuevo informe, vamos a presentar nuevas pruebas de lo ocurrido a los trabajadores de FGV (Ferrocarriles Generalitat Valenciana), dado que hemos tenido acceso a pruebas documentales y las ponemos en conocimiento del caso. Hechos ocurridos en el Comité de Seguridad en la Circulación. Se van a aportar actas y anexos, [Documentos núm. 1, 2 y 3](#).

El Documento núm. 1 hace referencia al acta de la reunión del Comité de Seguridad en la Circulación de Valencia, estando presentes por parte de la empresa las siguientes personas:

- Alfonso Novo Belenguer como Director Gerente.
- Pablo García García como Jefe del Área de Seguridad en la Circulación.
- Esther Carbonell Chueca como Subdirectora Adjunta de Infraestructuras.
- José Manuel Bonifaz Huerta como Jefe Área de Talleres y Material Móvil.
- Emilio Hortelano Moya como Jefe de Unidad Metro y Cercanías.
- José Ángel Carrasco Huertas como Jefe de Unidad de Líneas Tranviarias.
- Jesús Cornelio García como Jefe de Unidad Puesto de Mando.

El Documento núm. 2 hace referencia a la siguiente reunión del Comité de Seguridad en la Circulación de Valencia, donde se aprueba el acta con las alegaciones de los representantes de las organizaciones sindicales.

En el Documento núm. 3 se indican todas las incidencias ocurridas en la explotación de Metro Valencia el día 29 de octubre 2024, un documento que tiene un gran valor en relación con lo ocurrido el día 29 de octubre de 2024.

De las siguientes actas y documentos podemos establecer la siguiente cronología, aclarando que para facilitar la comprobación de lo que decimos, se han subrayado en el documento aquellas partes a las que hacemos mención:



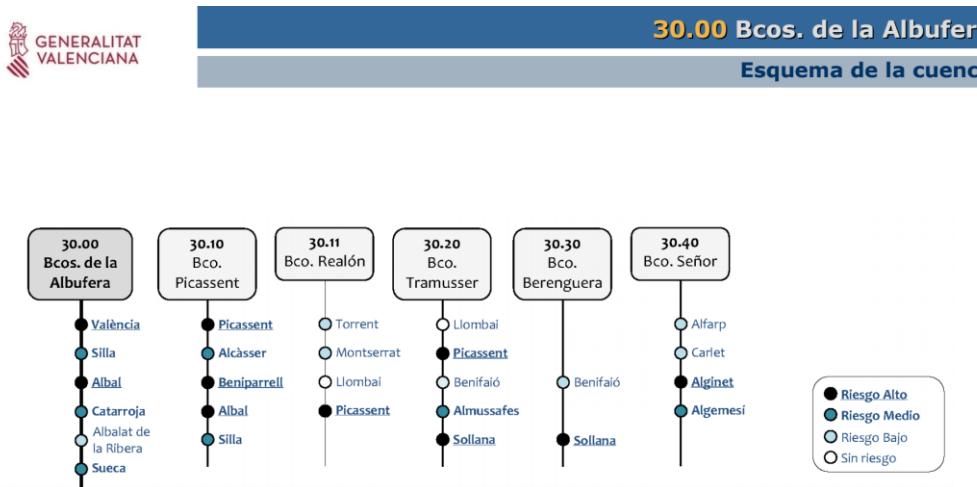
Documento núm. 3:

- En su página 2 se indica lo siguiente: “*la situación climatológica provocó, a lo largo de toda la jornada, diferentes afecciones en el servicio, complicando las tareas de la gestión de la circulación principalmente en las líneas 1,2 y 7 de Metrovalencia, que dan servicio a la zona sur de la provincia de Valencia.* Aportamos como Documento núm. 4, el plano del metro. Esta afirmación demuestra que la situación en la Zona Sur de Valencia era cuanto menos preocupante. A modo de ejemplo la línea 1 presta servicio a Paiporta, Picanya y Torrent, todos ellos de la cuenca del barranco del Poyo. El número de muertes en estas poblaciones fueron en Paiporta de 46 personas, Picanya 11 y Torrent 10.
- Último párrafo de la página 2: “*A las 7:28 horas, se informa de la existencia de problemas en el entorno de la estación de Carlet al recibirse avisos en el Puesto de Mando de circuitos de vía ocupados y pasos a nivel sin alimentación electiva. El personal ferroviario que prestaba servicio en esa localidad comprueba la inundación de la plataforma ferroviaria.*” A las 7.30 ya en Carlet había problemas de inundaciones.
- En la página tres destacamos lo siguiente:
 - *A las 7:59 horas el Puesto de Mando de Metrovalencia, a través del Coordinador de Seguridad que presta servicio allí, traslada al 112 que, debido a las lluvias y los efectos sobre la infraestructura ferroviaria, no podían circular trenes entre las estaciones de Alginet y Castelló, quedando por ello interrumpida provisionalmente la circulación*

Hablan del corte de la circulación entre Alginet y Castelló a las 7.59. Lo acreditamos con el Documento núm. 5, siendo este el parte de incidencias, como puede comprobarse en el parte de incidencias en el apartado de observaciones: “*debido a las lluvias no pasan trenes entre Alginet y Castelló. Queda interrumpida la circulación. La clasificación es debido a inundaciones.*” En el apartado de organismos que intervienen figura el Puesto de Mando y el 112.

Hay que recordar que Alginet está en la cuenca número 30, concretamente en la cuenca 30.40, siendo un municipio con alto riesgo de inundación. Con estos incidentes volvemos a demostrar que la argumentación que no se tenía conocimiento de la situación no se sostiene. Reseñamos que es a las 8.00 horas de la mañana.

La comprobación se puede hacer en el Documento núm. 6. Aportamos un recorte del esquema de la cuenca, concretamente, su página 2.



De lo anterior se deduce, que a las 8.00 horas ya había incidencias tan importantes en una cuenca, como para producirse un corte del ferrocarril.

- En el siguiente párrafo de la página 3, se indica lo siguiente: *Alrededor de las 8:00 horas, el Puesto de Mando informa que no resulta posible la prestación del servicio sustitutorio mediante autobuses, que por procedimiento se aplica en estos casos, debido al corte de la autovía A-7 por acumulación de agua en la calzada. Por tal motivo se reorganiza el servicio ferroviario, estableciendo la finalización de la Línea 1 en la estación de Alginet al no poder circularse por el tramo comprendido entre Alginet y Castelló. No solamente había incidencias en los ferrocarriles sino también estaba cortada la A7 por acumulación de agua.*
- A continuación, en la página 3 se indica lo siguiente: *A las 11:00 horas el Puesto de Mando, decreta la interrupción definitiva del servicio ferroviario en el tramo comprendido entre las estaciones de Alginet y Castelló debido a daños producidos en la infraestructura por las fuertes lluvias. Éstas habían provocado arrastre de restos en varios tramos de vía, así como la existencia de diferentes tramos de vía desguarnecidos, con falta de balasto entre las estaciones de Alberic y Castelló, y el paso a nivel ALD6.*

Además, las lluvias torrenciales provocaban fallos de comunicación con los enclavamientos de Font Almaguer, Alginet, Carlet, Alcudia y Alberic, así como la inundación de las vías de la estación de Carlet y fallos puntuales de la línea de 2200 voltios con afección a los pasos a nivel de ese tramo, lo que requería la aplicación de Procedimiento de rebases de señales (PRS) para mantener el servicio ferroviario en el tramo en el que no había afectación en la vía". Como puede comprobarse la situación iba empeorando a lo largo de la mañana, y nos encontramos a las 11.00 de la mañana.

- Descripciones de la página 4:

- “Sobre las 11:30 horas, personal de la Unidad de Líneas Metro y Cercanías que se había encaminado al tramo en el que se había suspendido la circulación, recoge en la estación de L’Alcúdia al maquinista de la unidad que se había quedado allí aislada. Esta unidad queda custodiada por personal de la Unidad de Seguridad y Protección Civil. Previamente también fue recogido otro maquinista que se había quedado aislado en el tramo”.
- En el siguiente párrafo hay otro incidente muy reseñable “De forma casi simultánea, el Inspector del Puesto de Mando es alertado por el Capataz de Vías y Obras que entre L’Alcúdia y Montortal, a 200 metros de la vía, hay un vehículo en el interior del barranco con dos personas subidas al techo solicitando auxilio. Trasladada la incidencia al Coordinador de Seguridad del Puesto de Mando, siguiendo los protocolos establecidos, se alertó al 112 y, ante la urgencia, se comunicó también la situación directamente a la Policía Local.”. Reseñamos que a las 11.30 horas esta es la situación, con un director del plan de emergencias (Sr. Argüeso) que todavía no había acudido al Centro de Coordinación de Emergencias.

Nuevamente hay pruebas concluyentes de lo que estaba ocurriendo antes del mediodía, reseñamos que Alcudia forma parte de la Cuenca del Río Magro, cuenca 31.10 y que tiene una ficha o escala, Documento núm. 7. **Reseñamos que el río Magro estaba a partir de esos momentos, como la cuenca del Poyo, en alerta hidrológica desde las 11.45 horas.**

Las consecuencias por parte de la Generalitat y en especial de los dos directores del plan de emergencias, de no haber tenido en cuenta estos hechos, han sido de dos muertos en Alcudia, utilizamos informe de la Policía Judicial de la Guardia Civil, correspondiendo a las víctimas 49 y 50. En Algemesí, donde ya desde las 8.00 horas de la mañana estaba cortado el ferrocarril desde Alginet, localidad inmediatamente superior en la cuenca, ha habido cuatro muertes, víctimas 141, 142, 143 y 144, siguiendo el mismo patrón que hemos denunciado en informes anteriores, personas mayores y pisos con planta baja o una planta.

Sobre este tema también aportamos un recorte del cronograma del informe de la UCO relativo a la Alcudia. A las 14.42 ya hay un desaparecido, concretamente, un camionero.

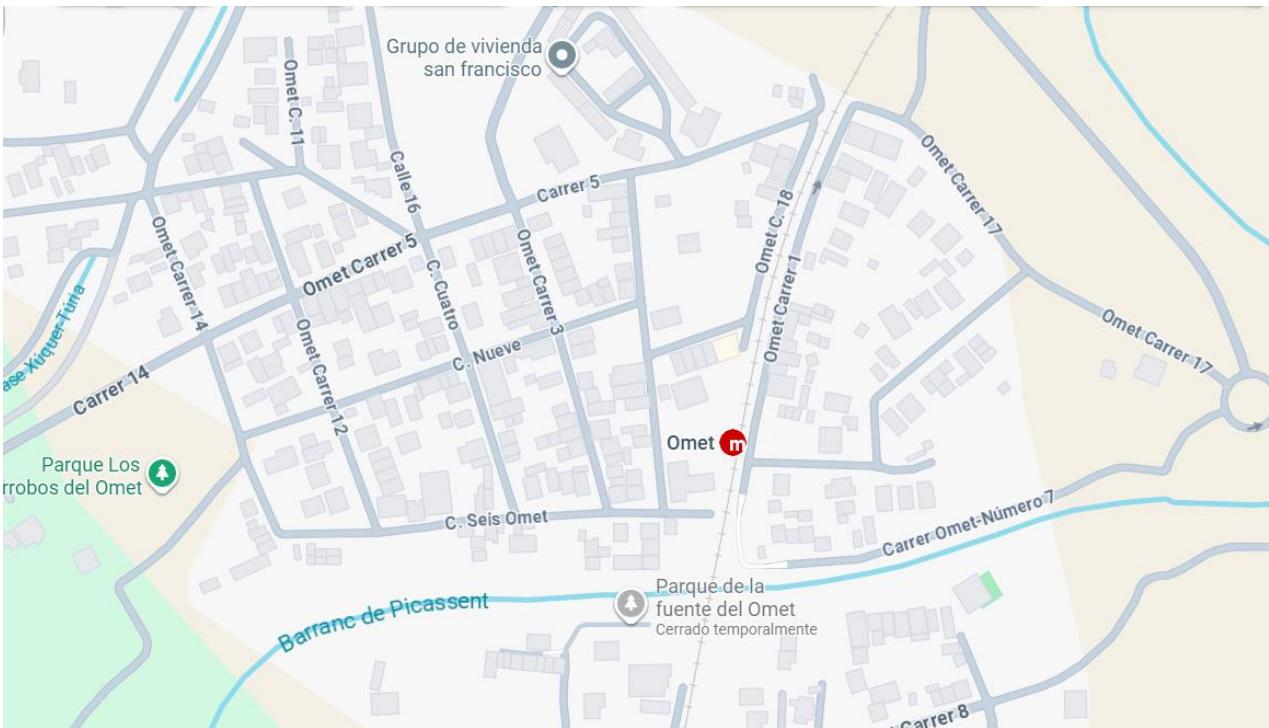


La Guardia Civil busca a un camionero desaparecido en l'Alcudia (Valencia) tras las lluvias. **PRIMER DESAPARECIDO**



- Página 6, *Aproximadamente a las 17:30 horas, un maquinista de Línea 1 informa que se veía obligado a detener la unidad en el apeadero de Omet debido a los problemas de tensión en la catenaria y a la incidencia de las lluvias torrenciales sobre la infraestructura ferroviaria. La evacuación de los 10 viajeros y el maquinista de la unidad se coordinó desde el Puesto de Mando, en colaboración con la Unidad de Seguridad y Protección Civil y el Coordinador de Seguridad del Puesto de Mando, siendo trasladados, sobre las 19:30 horas, todos los ocupantes del tren por medio de un coche patrulla de la seguridad privada de FGV hasta una zona segura en Picassent y, una vez allí, desde el Puesto de Mando se coordinó el envío de taxis para llevar a estas personas a sus respectivos destinos*

Hablamos de las 17.30 horas, el apeadero de OMET está ubicado en el municipio de Picassent a escasos metro del barranco con el mismo nombre. Dicho municipio forma parte también de la Rambla del Poyo (cauce 29) y del cauce 30 (barrancos de la Albufera). A continuación, recorte de Google Maps:



Ahora nos centraremos en el punto 3 del informe de incidencias (Documento núm. 3), páginas seis y sucesivas:

- “A las 19:05 horas el maquinista del tren 1135 informó al Puesto de Mando que el agua estaba llegando a la cabeza del carril en ambas vías en el entorno de la estación de Paiporta, y, si bien pudo atravesar el tramo con normalidad, avisó que a posteriores circulaciones les resultaría imposible continuar la marcha de seguir subiendo el nivel del agua”.
- “A las 19:07 horas, el tren 7103 informa al Puesto de Mando de la imposibilidad de continuar circulando en el entorno de la estación de Paiporta a causa del agua acumulada en la vía, que no permitía percibir el carril. Desde el Puesto de Mando, en aplicación de lo establecido en el Reglamento de Circulación de Trenes y Tranvías de la Comunitat Valenciana y en el Plan de actuación de emergencias, en su nivel 2, se le ordena que no continúe la marcha, autorizándose su retroceso hasta Picanya.”.

- “Se aplica el Nivel 2 del Plan de Autoprotección por Inundaciones de Agua en Vía y se reestructuró el servicio ferroviario paralizándose la circulación entre Torrent Avinguda y València Sud. Quedan aislados un tren en la estación de Picanya, dos trenes en la de Torrent, dos más en Torrent Avinguda, uno en Picassent y otro en Omet”.
- “Con el fin de valorar el alcance de la incidencia y contrastar la información recibida por parte del personal de conducción que había trasladado el aviso se solicitó al Coordinador de Seguridad del Puesto de Mando que, si era posible, se desplazara a una pareja de Vigilantes a la estación de Paiporta para que suministraran información del nivel de agua sobre la vía, resultando totalmente imposible su desplazamiento.”.
- **Aproximadamente a las 19:35 horas comienza a llegar agua al complejo de Valencia Sud.** Además, algunos usuarios que habían llegado en tren hasta Valencia Sud y habían continuado andando hacia Paiporta regresaban informando de la llegada de agua a la estación.
- **Sobre las 19:40 horas,** el personal de seguridad privada que prestaba servicio en el acceso al complejo de Valencia Sud observa como una **gran masa de agua** se dirige a gran velocidad hacia las instalaciones de FGV. Tienen el tiempo justo para abandonar su puesto y acceder al andén de la estación para ganar altura y ponerse a cubierto.
- **Además de en torno a un centenar de personas usuarias que habían llegado en las últimas circulaciones y que hubieron de permanecer en esta dependencia hasta su evacuación a la mañana siguiente.** Además, trabajadores de Talleres, Instalaciones Fijas y demás servicios con dependencias en Valencia Sud también fueron sorprendidos en sus puestos de trabajo, debiendo refugiarse del agua que inundó todo el complejo.”.
- *A esa misma hora se reciben en la terminal CoordCom dos comunicaciones:*
 - *29/10/2024 19:40 horas. Aviso de incidencia por fenómeno meteorológico en Picanya. Solicitan que se corte la circulación ferroviaria y se abra el paso a nivel próximo a la estación de Picanya para la evacuación de vecinos con vehículos a través del paso a nivel.*
 - *29/10/2024 19:40 horas. Aviso de incidencia por fenómeno meteorológico en Paiporta. Personas que no pueden salir de la estación de Paiporta.*

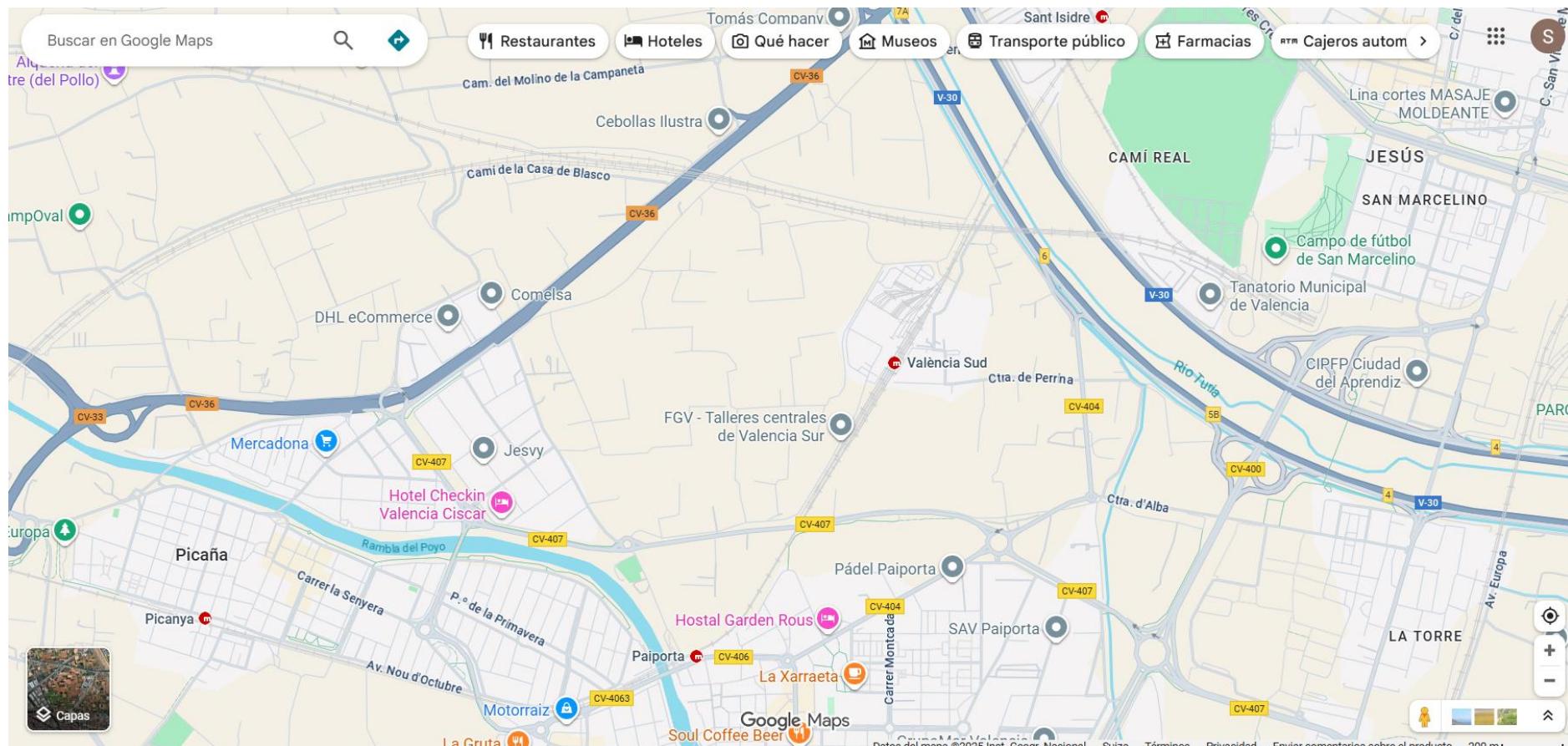
- *A las 19:44 horas se inicia una lenta entrada de agua en el vestíbulo de la sala de crisis del Puesto de Mando y se ordena la retirada de las tapas del suelo técnico para evitar la entrada del agua en la sala.*
- *Al no cesar la entrada de agua y, aun cuando el hueco del suelo técnico estaba cumpliendo su función, ante el riesgo existente de que la inundación acabara afectando a los diferentes equipos (central telefónica, SAE, CTC, Telemando, Deneva, Tren-Tierra) que garantizan la seguridad de la circulación ferroviaria y tranviaria, a las 19:45 horas se decreta la finalización de todas las circulaciones, tanto en las líneas tranviarias como ferroviarias”.*
- *A partir de las 19:50 horas, mientras continuaba subiendo el nivel del agua en el Puesto de Mando se ordena la evacuación del personal prescindible a la primera planta del edificio ...*
- *Sobre las 20:00 horas el SAE de líneas 4, 6 y 8, el telemundo y los equipos de atención al cliente dejaron de estar operativos, y los teléfonos fijos también dejaron de funcionar, por lo que las comunicaciones se establecieron a partir de ese momento a través del tren-tierra, teléfono de emergencia y dispositivos móviles del personal del Puesto de Mando. Se gestionó la circulación ferroviaria hasta que se apagó el último puesto de operador de gestión de la circulación, momento en el que se ordena la evacuación total del Puesto de Mando coincidiendo con la entrada de un torrente de agua que complicó enormemente la salida del personal que permanecía en su interior.*
- *Sobre las 20:00 horas la inundación ya había arrasado todas las instalaciones de complejo de València Sud recibiéndose llamadas del personal de conducción que se había quedado aislado solicitando instrucciones. Dada la situación la única opción que restaba, y así se les indicó, es que desalojaran a los viajeros garantizando su seguridad y procedieran al cierre de las unidades.*
- *A las 20:15 horas el personal del Puesto de Mando realiza una nueva llamada general informando que los equipos del Puesto de Mando estaban fallando y era inminente la evacuación, ordenando la detención de los trenes en un andén donde fuera posible.*
- *A las 20:21 horas, falla la alimentación de la Sala de Regulación del Puesto de Mando quedando operativo solo el CTC. En esos momentos en la Sala aún no había agua por encima del suelo técnico, prosiguiendo con la labor de intentar localizar circulaciones para ordenar su detención e impartir instrucciones para garantizar la seguridad de las personas y de la circulación, no teniendo certeza ya entonces de que las llamadas realizadas a través del tren-tierra llegaran a los trenes.; del mismo modo, existían problemas de cobertura con la telefonía móvil de emergencia.*

- *A las 20:30 horas, empieza a entrar agua de golpe en el Puesto de Mando a través, tanto de la puerta de emergencia de la Sala, como de la puerta principal, subiendo muy rápidamente el nivel de agua, lo que motivó que el Jefe de Unidad del Puesto de Mando ordene el desalojo del Puesto de Mando.*
- *La subida del nivel del agua hizo que el suelo técnico se levantara creando huecos en el suelo lo que, al no poder apreciarse, provocaron varias caídas, resultando herido de cierta gravedad un vigilante de seguridad.*
- *A las 20:41 horas todo el personal que se encontraba en el Puesto de Mando, ya había accedido a la primera planta del edificio de oficinas de València Sud, excepto el vigilante de seguridad que había resultado herido por una caída al abandonar el Puesto de Mando, que presentaba una fractura en la pierna con herida abierta sanguinante. El resultado del accidente de trabajo es una rotura abierta de tibia y peroné, este trabajador salva su vida porque es ayudado por varios compañeros y lo consiguen evacuar a la primera planta, sino estaríamos hablando de otra víctima más. Desconocemos si se ha tratado su caso como accidente de trabajo.*
- *Tras varios intentos se consigue contactar con el 112, informando de la suspensión de la circulación y solicitando la evacuación del vigilante de seguridad que había resultado herido en el desalojo del Puesto de Mando, hecho que se produjo aproximadamente a las 02:30 horas de la madrugada cuando pudieron acceder al recinto de València Sud los Bomberos de València acompañados de personal médico, siendo evacuada también otra persona por cuestiones médicas.*
- *A las 21:07 horas ya se había avisado, vía teléfono móvil, a todo el personal que debía prestar servicio en el Puesto de Mando en horario nocturno de que no se desplazaran a València Sud, y, de la misma manera, a los que debían de prestar servicio al inicio del día 30.11.2024.”*

UBICACIONES Y CRONOLOGÍA

Nos vamos a centrar en las ubicaciones, ya que son la zona cero de la DANA o muy cerca de la Zona cero, con especial relevancia la estación de Paiporta, Puesto de Mando de FGV y la Residencia SAVIA Paiporta. Utilizando la cronografía de los hechos del anexo de incidencias, podemos hacer una aproximación muy realista que lo que ocurrió en Paiporta, las distancias son muy cercanas, entre 800 metros y un kilómetro, por lo que ocurrió en Puesto de Mando y Control de FGV, ocurriría unos minutos antes o después en Paiporta. Con una lengua de agua que se traslada a 30 kilómetros por hora, el recorrer un kilómetro lleva aproximadamente 2 minutos, por lo que hablamos de una cronología bastante precisa de lo ocurrido.

Ubicación de FGV. Gráfico 1



Podemos comprobar el riesgo que se ha producido hacia las personas de Paiporta, la estación de metro esta cercana y el agua alcanzó una altura de 2,3 metros y el centro de mando una altura de 1,3 metros. Puede comprobarse en el recorte de abajo.

Gráfico 2

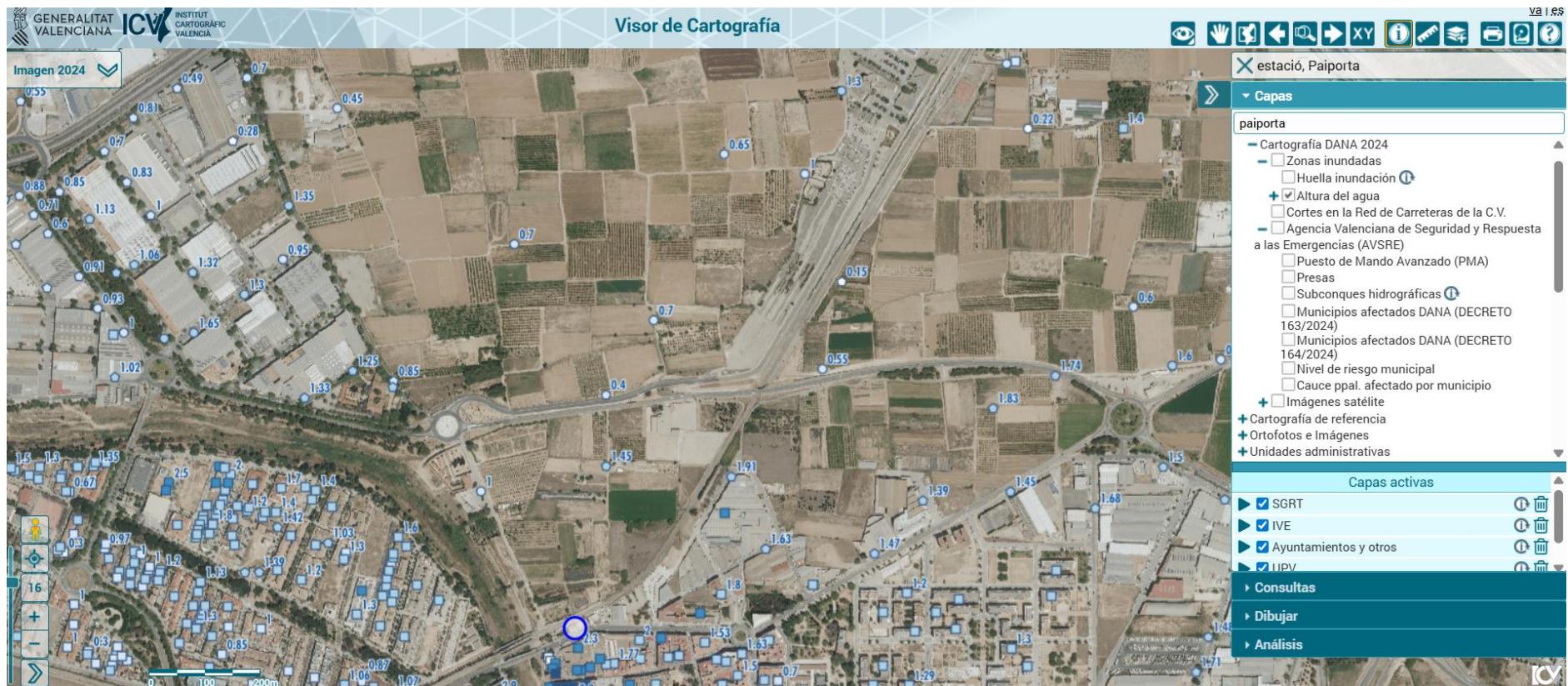


Gráfico 3

Y	35840799	2024-10-29 18:32:06.830	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Desbordamiento Cauce->	se está desbordando barranco/ no han cortado la zona/	e
35840974	2024-10-29 18:53:13.347	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	6 personas atrapadas en supermercado/ hay un menor	Palporta	
35841119	2024-10-29 19:10:35.036	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	vecinos intentan sacar a m. por barrotes casa , no pueden	Palporta	
35841172	2024-10-29 19:19:00.987	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	se les ha caldo el muro de la vvda ahora / atrapadas	Palporta	
35841188	2024-10-29 19:21:20.746	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	hay 2 metros de agua dentro de su casa y sube más	Palporta	
35841196	2024-10-29 19:22:21.954	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	3 personas dentro arriba de la cajonera de farmacia	Palporta	
35841251	2024-10-29 19:28:52.368	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	inundacion de planta baja-local agua alt del interruptor	Palporta	
35841255	2024-10-29 19:29:32.485	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	agua en empresa/ lle cree que tiene 2 plantas	Palporta	
35841258	2024-10-29 19:30:06.293	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Agua Achique/Filtración->	2 personas 1m 90a /se les llena casa de agua	Palporta	
35841292	2024-10-29 19:34:34.284	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Incomunicados->	m con un bebe, se le ha inundado el bajo	Palporta	
35841299	2024-10-29 19:35:37.900	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	2 personas de 78a/ entra agua en casa /	Palporta	
35841310	2024-10-29 19:36:40.702	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	entra agua en casa/ no pueden salir del domicilio	Palporta	
35841312	2024-10-29 19:36:56.356	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	1v 97a y m 95a en silla de ruedas/entra agua en domicilio	Palporta	
35841325	2024-10-29 19:39:56.593	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	6 personas no pueden salir de la estación de metro	Palporta	
35841343	2024-10-29 19:42:37.193	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	m al parecer ha fallecido por ahogamiento lluvia	Palporta	
35841366	2024-10-29 19:45:20.541	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	coche flotando / agua altura de las ventanillas ahora	Palporta	
35841393	2024-10-29 19:48:37.950	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Incomunicados->	entra agua en la vivienda	Palporta	
35841403	2024-10-29 19:49:59.327	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Incomunicados->	2m dentro de la vivienda / inundada	Palporta	
35841431	2024-10-29 19:54:20.726	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Agua Achique/Filtración->	piden auxilio por la ventana por entrada de agua en vvda	Palporta	
35841448	2024-10-29 19:56:25.161	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	pareja con 5 niños en el tejado de la casa	Palporta	
35841453	2024-10-29 19:56:53.328	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Agua Achique/Filtración->	3 personas en domicilio, agua por el 1º piso	Palporta	
35841462	2024-10-29 19:57:41.837	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	m80a le entra agua en la vvda, por encima de la cama	Palporta	
35841472	2024-10-29 19:59:50.596	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Agua Achique/Filtración->	agua llega a la ventana, dentro no hay agua	Palporta	
35841521	2024-10-29 20:05:14.532	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Rescate->	3 personas en la vvda/ casa derrumbada/ en corral	Palporta	
35841531	2024-10-29 20:06:00.417	112->Fenom. Natural->Meteorológico->Incomunicados->	gente en el tejado de la vivienda inundada	Palporta	

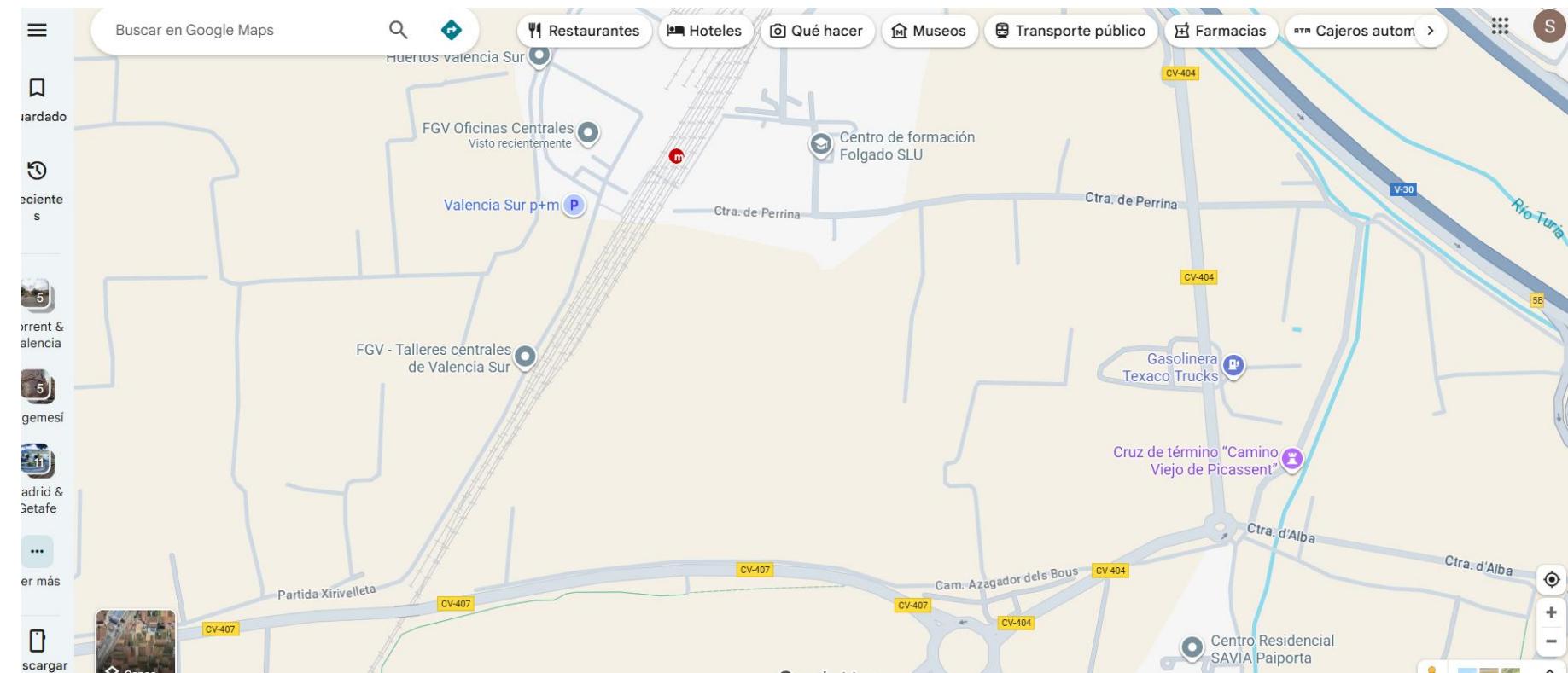
Este recorte (gráfico 3) son las llamadas realizadas al 112, en su página 77 y que se presentamos como Documento núm. 4 en nuestro informe de junio de 2025, como puede verse, ya desde las 18.32 con numeración 35840799 había una llamada advirtiendo del desbordamiento.

Estas actas son importantes dada la cercanía con la zona cero. Dadas las alegaciones y excusas por parte de los responsables de la Generalitat y la Sra. Pradas, argumentando que la Confederación Hidrográfica del Júcar no informa hasta las 18.45 horas, denunciando un supuesto apagón informativo que hizo que a partir de aquí era imposible tomar medida de protección, es claro como exponemos en el informe y tomando como base a las declaraciones de testigos, desmontar todavía más este argumento.

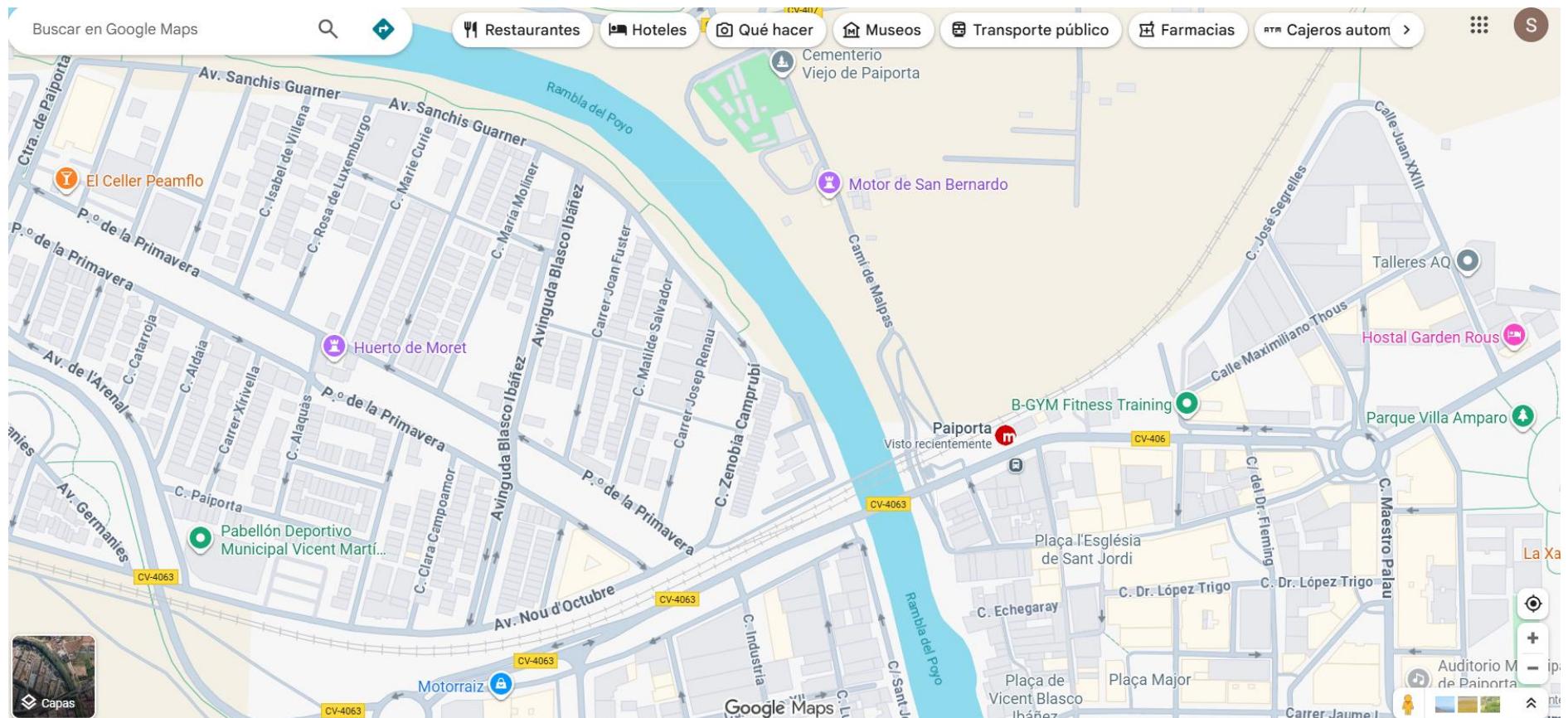


Con esta acta la cronología de los hechos es la siguiente:

- A las 19.05 horas hay agua en Paiporta, pero el tren puede pasar, el siguiente ya no puede pasar. A las 19.07 horas no había medida preventiva.
 - Si comprobamos con la primera llamada del 112 en Paiporta del gráfico 3 (numeración 35840799) había pasado más de media hora para que se tomaran medidas, principalmente que la población cogiera altura. Sobre las 19.20 horas es cuando se precipita todo, es decir que han tenido 50 minutos solamente en Paiporta para la toma de medidas. Como puede comprobarse el FGV está cercano al Centro Residencial Savia, donde ha habido múltiples víctimas y se comprueba en el gráfico de abajo. Una distancia de 800 metros.



- Debemos recordar que a las 19.40 horas en la estación de Paiporta tal como se indica en el acta, había personas que no podían salir de la estación de Paiporta, se encuentra en el gráfico 2 siendo el círculo más grande, donde el nivel de agua llegó a 2,3 metros y todavía no se había producido la avalancha de agua. La ubicación de la estación de Paiporta está a escasos del barranco del Poyo.



- A las 19.44 horas les entra el agua en el centro de mando, ha pasado una hora y empieza a entrar el agua. Por lo que, si hacemos una comparativa con el centro residencial Savia Paiporta, podemos deducir que hubo más de una hora para avisar a esa residencia de

lo que estaba ocurriendo, al igual que lo ocurrido en la estación de Paiporta, no ha sido como tal solo un tsunami imprevisto, sino que por la descripción que se utiliza estamos ante una entrada lenta de agua.

- A las 20.00 horas ha dejado de estar operativo el SAE.
- A las 20.21 horas todavía no hay agua por encima del suelo técnico.
- A las 20.30 horas llega toda una tromba, se describe de la siguiente manera, lo que es un riesgo grave para la salud de los trabajadores: *empieza a entrar agua de golpe en el Puesto de Mando a través, tanto de la puerta de emergencia de la Sala, como de la puerta principal, subiendo muy rápidamente el nivel de agua, lo que motivó que el Jefe de Unidad del Puesto de Mando ordene el desalojo del Puesto de Mando. La subida del nivel del agua hizo que el suelo técnico se levantara creando huecos en el suelo lo que, al no poder apreciarse, provocaron varias caídas, resultando herido de cierta gravedad un vigilante de seguridad.*
- 20.41 horas, todo el personal desalojado excepto el vigilante que sufrió una rotura abierta de pierna.
- 20.53 horas, todo el personal desalojado.



Leyenda: Mapa de la localidad de Paiporta con las víctimas georreferenciadas.

Fuente – Google Maps



Las conclusiones de estas actas con sus incidentes son claras, se puso en peligro a múltiples trabajadores de FGV, maquinistas, seguridad, personal del Puesto de mando, mantenimiento, etc, ha habido un accidente grave, con rotura abierta de tibia y peroné, no se ha informado a su plantilla, a la ciudadanía y estas actas demuestran las situaciones dantescas que se han vivido. También se demuestra que hubo tiempo desde las 18.45 horas de tomar medidas que hubieran salvado muchas vidas.

La dejadez de los directores del Plan de Emergencias ha tenido estas consecuencias, debemos recordar lo que dijo en su declaración el Sr. Argüeso, en la página 5 indica lo siguiente: *Que le preocupaban los transportes públicos, y le pidió que hablara con el director de ferrocarriles y el director de Metrovalencia para ver si había alguna incidencia, pero no recibió respuesta.*"

Ya hemos indicado que la primera incidencia era a las 8.00 horas, había cortada una línea de metro (Alginet-Castellón). Esto ocurre cuando uno no se encuentra en el CCE, siguiendo con su agenda como si no pasara nada.

Otro punto importante de la declaración del Sr Argüeso es el último párrafo de la página 5, diciendo lo siguiente: "*Que en Benimodo había más agua de la cuenta, lo cual se lo dijo a la consellera de igualdad. Antes estaba en la conselleria de asuntos sociales por eso forma parte de su grupo de WhatsApp y le contó a esa consellera lo que estaba pasando, porque le preocupaban las residencias por la falta de movilidad de los residentes*".

Hemos indicado, lo que ocurrió en el Centro Residencial SAVIA Paiporta, también hemos hecho una comparativa de lo que ocurrió en el Centro de Mando de FCV, que está a unos 800 metros de la citada residencia. Y hemos demostrado con una cronografía los hechos ocurridos en el FCV, que había tiempo de tomar medidas al respecto, tomando como hora de referencia las 18.45 horas. Que por supuesto, se tenía información mucho antes, como hemos demostrado en otros informes con las llamadas de emergencias. Pero es que el Sr. Argüeso **estaba en Benimodo sobre las 15.00 horas, cuatro horas antes, es decir con tiempo suficiente para mandar información a las residencias.**

Relativo a otro tema que es importante, sobre la presencia de los bomberos forestales en el barranco del Poyo, en el CCE se debía conocer que no estaban los bomberos forestales. Esto se demuestra, por ejemplo, a través de la declaración del testigo Juan Ramón Cuevas Camps, que en la página 12 de su declaración literalmente testifica lo siguiente: "no recuerda a que hora se retiraron los bomberos forestales, lo sabe porque alguien dijo que se había dado orden de que se retiraran. No se trata de agentes medioambientales de la Consellería de medio ambiente, sino de unidades de bomberos forestales.

Todo lo anterior se puede comprobar en el **Documento núm. 8.**

En relación al ruido mediático que se está produciendo sobre la Confederación Hidrográfica del Júcar, y como ya hemos adelantado otras veces, la Confederación Hidrográfica del Júcar no era la que tenía que dar información de la Rambla del Poyo, y lo reiteramos, en la página 59 del Plan Especial de Inundaciones, se indica cuáles son las funciones de los representantes de las Confederaciones Hidrográficas en el CECOPI:

- **Evolución de caudales y situación de embalses en grandes ríos.**

Recorte del plan

- ★ Los representantes de las Confederaciones Hidrográficas:

- ✗ Evolución de caudales y situación de embalses en grandes ríos.
- ✗ En caso de activarse un Plan de Emergencia de Presa / Balsa:
 - Proporcionarán información sobre los riesgos de las mismas
 - Asesorarán al director del Plan en la adopción de las medidas de protección a la población.
 - Velarán por el cumplimiento de lo establecido en el correspondiente Plan de Emergencia de la Presa / Balsa.
 - Actuarán de enlace entre el Director del Plan de Emergencia de Presa / Balsa y el CECOPI.

Entendemos que la sintaxis es clara, **el barranco del Poyo no puede ser considerado por asomo un gran río, por lo tanto, no era una obligación de la Confederación Hidrográfica del Júcar, era del CCE**. Este error es dramático como vamos a demostrar a través del análisis detallado de la declaración testifical de Don Juan Ramón Cuevas Camps:

Relativo a la AEMET indica lo siguiente: *El operador que trabaja con el aviso de las 6.30, rompe la baraja y vuelve a modificarlo y luego otra vez a las 9.30 tuvieron otra modificación. Tienen instalados 3 rojos, en el litoral sud, litoral norte e interior norte, por distintos umbrales. Se vuelve a repetir el proceso y esto les genera bastante mareo porque la predicción la habían cambiado 3 veces. El enfado era contra la AEMET. El ambiente era tenso por qué, ¿Cuántas veces lo van a modificar? ¿esto es una predicción o simplemente sacan la mano para saber cuánta agua cae?*

Se demuestra que la AEMET ha dado información conforme la tenía, cambiando las probabilidades conforme se producían, no se puede aducir un silencio informativo.



En la página 6, se indica el procedimiento de notificación de Alerta Hidrológica, algo que hasta ahora se había omitido y lo describe de la siguiente manera:

El procedimiento de notificación de la alerta hidrológica es el mismo, se crea un documento que se remite por los mismos canales, pero esta alerta hidrológica se refuerza con llamada telefónica a los ayuntamientos ribereños de esos ríos, se llama a las autoridades locales y se les dice: “hemos declarado la alerta, estás informados, debéis tomar medidas”; en el sentido de se requiere información de retorno, deben tomar medidas preventivas, lo lógico es intentar que no se acerquen a los barrancos, aunque la realidad es que cuando un río lleva agua el efecto llamada es inevitable, todos se van a ver el barranco, las personas somos así, independientemente de que la gente actúe de esa manera pues bueno, hay que tomar una serie de consejos básicos. Cuando se emite la alerta hidrológica lleva asociada una serie de consejos, retirar vehículos que estén próximos al cauce, tener control sobre puentes o vados, que la gente no se acerque o se ponga en situación de peligro y que el ayuntamiento tiene la responsabilidad de efectuar un seguimiento y si hay algún incidente ser ellos quienes proporcionen información de retorno.

De ello se desprende que el Centro de Coordinación de Emergencias incumplió con sus obligaciones, ya que no hizo ninguna llamada a las autoridades locales de los ayuntamientos ribereños. Ninguna, se podrá demostrar con las declaraciones testificales de los alcaldes. Esto es un fallo crítico. Lo hemos comprobado a través del informe que presentamos en mayo, con el Documento núm. 4 que adjuntamos en su momento, solamente eran SMS, envíos de email y FAXES, es decir, utilizaron el procedimiento de que se da para los avisos meteorológicos (amarillo, naranja, etc), que el propio testigo lo describe en la página: “*El envío consiste en varias fases. Se les envía los documentos, que les llega por fax, mail o teléfono móvil de aquellos responsables municipales que cada municipio tiene designados. Cada municipio elige los correos electrónicos que tienen que estar atendidas las 24h. También se envían por SMS a responsables municipales, alcaldes, concejales, policía local... quien decide cada municipio, y contienen una breve redacción de la alerta y un enlace con doc. PDF colgado en la web del 112, de manera que los responsables municipales deben recibir notificaciones.*”.

Como consecuencia de esto, no se ha recibido información alguna sobre incidentes, ni seguimiento de los cauces por parte de los ayuntamientos, y tampoco se han creado los CECOPALES, ni tampoco los puestos de mandos avanzados.

En la página 9 declara lo siguiente: “*él no redactó el Es-Alert, no sabe quién lo redactó, el mensaje lo llevaba la consejera y salía del CECOPI, él lo transcribió y simplemente fue una herramienta*”. Queda claro que la Sr Pradas era la que estaba al mando. Lo cual se afianza con las siguientes declaraciones: “*El mensaje lo traía la consejera*”. “*La consellera se pone a su izquierda y empieza a dictarle*”. “*La consellera lo dicta y el equipo de Rodrigo lo transcribe*”.



Páginas 9 (último párrafo) y 10, importante como demostraremos más adelante: *Jorge Suárez entraba y salía y si hacía falta algo salía y lo comunicaba y entregaba informes de seguimiento. A los miembros del CECOPI se les puede entregar los informes de seguimiento por correo electrónico, o en mano.*

Lo importante viene en la página 11, lo volvemos a trascibir literalmente:

"A las 18.45 h aproximadamente reciben un email de la CHJ y el contenido es una información que dice que la rambla del Poyo, en el aforo que toda la mañana y que sobre las 15:30 tenía un caudal de 25 m³ había pasado a casi 1700. Ese correo se recibe en el mail de la sala, él no lo vio, pero le pasaron la información. Ante esa situación, lo ponen en el sistema de información coordcom, porque la información es sorprendente por la forma súbita en que pasa, no lo entendían. Lo trasladaron a todas las agencias inmediatamente porque toda esa agua en el Poyo no es normal esa cantidad de agua no cabe en el Poyo.

Los miembros del CECOPI tenían esta información porque el comité permanente de la CHJ está en el CECOPI, hay 4 o 5 personas de la CHJ, entienden que ellos deben dar explicaciones de qué ocurre en la rambla del Poyo, por eso no se le hace llegar. Empiezan a pensar en que tienen situación de desbordamiento en la rambla del Poyo, porque no caben 1700 m³.

Esperan a que desde el CECOPI les de orden para transmitirlo a municipios que puedan estar afectados por la rambla del Poyo. Es entonces cuando se vuelve a hablar del Es-Alert. Estaban a la expectativa de que desde el CECOPI les llegara la orden. El programa lo tenían preparado. Esperaron a que llegara la consellera con el mensaje, sobre las 19:45, es cuando llegó empezaron a realizar la redacción, hicieron la preparación. El contenido era genérico para la provincia, no específico para la rambla del Poyo, ese es el mensaje que ese mando a las 20.11. La consellera después se fue, dijo que no se mandara hasta que ella no diera su visto bueno para su envío."

Es otro error catastrófico, habla de entender, esto no va de entender, ya hemos demostrado que la CHJ hace el seguimiento de los grandes ríos, pero es igual, se incumple un principio preventivo básico, es preferible que se duplique la información a que no llegue. Y esto no exime de responsabilidad de los directores del plan, tenían que haber dado esas instrucciones de manera clara, dar cualquier tipo de información, aunque se duplique y en cualquier momento.

En la página 12 sigue narrando incumplimientos. Es el seguimiento de los cauces por los agentes medio ambientales de la manera siguiente: *El agente hizo dos pasadas, fue a un puente a una zona donde confluye el río Magro, donde está el club de piragüismo de Algemesí o Alzira, vieron el caudal y volvió a pasar media hora más tarde, vio que el caudal se había incrementado pero el caudal iba entre de los límites del cauce.*". Para seguir diciendo lo siguiente: "El agente se acercó y les dio información puntual de la situación del río Júcar en esos momentos, sobre las 14.30,

pero no se pusieron agentes medioambientales de la conselleria de medioambiente a vigilar los barrancos, fue un caso puntual.”

Como puede verse no se puede seguir un seguimiento de varios cauces con un agente medioambiental y dos pasadas.

En la página 14, se ratifica el error capital de no informar sobre la crecida del barranco del Poyo: “No se lo comenta a Jorge Suarez, lo comenta dentro de la Sala porque en el CECOPI está presente el comité permanente de la CHJ, porque es algo lógico. No lo trasladan al CECOPI. Piensa que los miembros de la CHJ lo han trasladado en el CECOPI, que es una cosa lógica.

Otra equivocación: *A pesar de ver estos 1700 m³ que era algo extraordinario no lo comunican al CECOPI, porque hay un comité permanente de la CHJ que tiene la obligación de dar la información y la explicación de las consecuencias de ese caudal, la obligación del análisis de los caudales pertenece a la CHJ.*

De este tema, ya hemos argumentado lo suficiente, el Plan especial de inundaciones es muy claro.

Además, indica lo siguiente: *No tiene conocimiento de una primera riada en Massanassa sobre 18:50h, en relación a los barrancos Horteta, Pelos y Gállego. Estos barrancos se unen todos en el barranco del Poyo en Torrent.*

Debemos recordar que Masanassa, Godelleta, Loriguilla y Torrent tienen puntos de control, y el no seguir el procedimiento de comunicación de alerta hidrológica, llamando a los alcaldes por teléfono, impidió que hubiera un seguimiento de esa zona. También recordamos que las personas que deberían haber estado vigilando este punto de control tendrían que dar la comunicación tanto al CCE como al municipio de abajo del cauce, y el CCE también debería comunicar al municipio de abajo del cauce, siguiendo con ese principio preventivo que hemos hablado, es preferible que se duplique la información a que no llegue.

Como ya hemos indicado en la DANA de noviembre de ese mismo año, se hizo un seguimiento del punto de control de Loriguilla, lo demostramos en un informe anterior. **Lo que implica que en esta DANA no se siguieron los procedimientos que eran obligatorios en el Plan Especial de Inundaciones.**

En el último párrafo de la página 18, aduce que no tenía conocimiento que el CECOPI estaba parado.

En la página 25, reitera el procedimiento de alerta hidrológica que se ha incumplido: “Cuando se activa la alerta hidrológica se refuerza la situación de emergencias y proceden a avisar telefónicamente a ayuntamientos ribereños. Hay situaciones en las que la transmisión telemática está muy



clara, pero hay situaciones que implican una absoluta certeza de que las autoridades locales son conocedoras, tanto las alertas hidrológicas como los escenarios de presa obligan a certificar que tienen la información o seguir informándoles”.

Lo anterior no se ha producido, y, **conviene recordar que estamos en situación 0 de alerta hidrológica, en situación 1 con más razón se debería haber realizado**, con las consecuencias que tuvo en la zona de Utiel-Requena. **Destacamos la parte donde se indica que debe haber una absoluta certeza que las autoridades locales son conocedoras, el no realizar una sola llamada a los alcaldes, supuso que no tuvieran conocimiento de lo que ocurría y de esta manera se privó a los vecinos de todos medios de protección civil a los vecinos y de control de los ríos y barrancos.**

En la página 26 como no podía de ser de otra manera, ratifica nuestra argumentación de los puntos de control: *En el barranco del Poyo hay puntos de medición automático. En Gallego, Horteta y Pelos no hay, hay que ir a verlos.”*

En la página 27, relativo a la Sra. Pradas: *Estuvo muy imperativa. Insistió en no enviar el mensaje si no estaba presente.* Queda claro que ella era la que tomaba las decisiones.

En la página 32, nuevamente sobre las alertas hidrológicas: “*Las llamadas telefónicas se reservan para casos especiales. Las alertas hidrográficas además se refuerzan con las llamadas telefónicas, cuando tenemos escenarios de presa también se debe reforzar con llamadas telefónicas, esos son los dos casos. Se llama a los municipios, no se llama a los miembros del CECOPI. El plan obliga a llamar telefónicamente al municipio porque es una información de riesgo, hay que confirmar que el municipio ha recibido esa información”.*

CONCLUSIONES FINALES

Hemos demostrado, y cada vez con más datos, que lo ocurrido en la DANA, ha sido la concatenación de una serie de fallos, que empieza los días de antes, se mantienen con los directores del Plan que no están en su puesto de trabajo hasta las 17.00 horas con el inicio del CECOPI. Con falta de plantilla, que también hemos indicado, solo hay que ver como se ha reforzado la RPT a posteriori, aportando en este nuevo informe varias pruebas más, por un lado, lo ocurrido en el centro de FGV, **demostrando que hubo tiempo desde las 18.45 horas para evacuar a las personas, pues todavía a esa hora se estaba en disposición de salvar muchas vidas.**

Y los errores cometidos por la Generalitat de no hacer llamadas telefónicas a los alcaldes, lo que implica que no hubo seguimiento alguno, ni retorno de información, así como no pasar al CECOPI la información a las 18.45 horas, demostrando además que la Confederación Hidrográfica del Júcar, no se encarga del seguimiento de ninguno de los barrancos.



Federación Estatal de Trabajadores de las Administraciones Pùblicas – CGT

Dirección: C/ Alenza, 13, 6^a planta

28003 Madrid

616 01 26 28

Además, constatamos que se produjo también un accidente grave con rotura de tibia y peroné en las instalaciones de FGV, que la Generalitat puso en grave peligro a sus trabajadores del metro de Valencia y a la ciudadanía, y que se entienda la siguiente afirmación, con la falta de medidas y despropósitos cometidos no ha habido más muertes debido a una serie de factores como el azar o la ayuda que pudo darse entre la propia ciudadanía.

Fdo. SERGIO ÁLVAREZ HOMBRÍA