



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2018

XII LEGISLATURA

Núm. 410

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. TEÓFILO DE LUIS RODRÍGUEZ

Sesión núm. 13 (extraordinaria)

celebrada el lunes 22 de enero de 2018

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor director general de Tráfico (Serrano López):

- Para informar de las actuaciones de su departamento en relación con el temporal de nieve de los días 6 y 7 de enero de 2018. A propuesta del Gobierno. (Número de expediente 212/001093) 2
- Urgente, para que explique los sucesos acaecidos en la AP-6 durante el pasado fin de semana. A petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos. (Número de expediente 212/001091) 2
- Para informar de la gestión realizada desde su dirección ante el caos en el que se convirtieron varias carreteras y autopistas del territorio español en el que quedaron atrapadas miles de personas, algunas durante más de veinte horas. A petición del Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea. (Número de expediente 212/001092) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 2

Se abre la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez que estamos todos dispuestos y los medios de comunicación han tomado sus imágenes, vamos a iniciar esta sesión extraordinaria de la Comisión, que incorpora en el orden del día no solamente la comparecencia del director general de Tráfico a petición del Gobierno, sino también a petición del Grupo Parlamentario Ciudadanos y del Grupo Parlamentario de Unidos Podemos con el mismo motivo.

Quiero hacer un inciso muy breve. Los portavoces habrán recibido una carta mía respecto a una posible invitación a una determinada empresa de tecnología que contribuye al mantenimiento de las vías, y por lo tanto a la seguridad vial, cuya visita ya cerraremos. Y luego van a recibir otra de una fundación —que creo que ha organizado un evento aquí relacionado con el objetivo cero— para finales de año, y únicamente podemos promoverlo si contamos con el visto bueno de la Comisión en su conjunto. Por tanto, espero su opinión o criterio y en la próxima Mesa lo hablaremos con detenimiento.

Sin más preámbulos, sin limitación de tiempo, tal y como corresponde ajustándonos al Reglamento, tiene la palabra el director general.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Buenas tardes, señor presidente, señoras y señores diputados.

Comparezco a petición propia y también de otros grupos políticos, Ciudadanos y el Grupo de Podemos, en esta Comisión de Seguridad Vial para informar sobre la gestión de mi departamento, de la Dirección General de Tráfico, en el episodio de nevadas que se desarrolló fundamentalmente entre los días 6 y 7 de enero. Me referiré en numerosas ocasiones al Ministerio de Fomento y a la Dirección General de Carreteras porque este informe que les voy a presentar cuenta también con aportaciones de dicho ministerio, de la Secretaría General de Infraestructuras y de la Dirección General de Carreteras porque, como podrán comprender, la gestión de este tipo de fenómenos meteorológicos no se hace en exclusiva por parte de un solo departamento de la Administración del Estado y, por tanto, también les voy a informar en nombre de los dos ministerios y de la Dirección General de Carreteras.

Quiero comenzar antes de nada reiterando las disculpas a los ciudadanos que quedaron atrapados fundamentalmente en la AP-6, aunque, como veremos a lo largo de mi exposición, no solamente hubo vehículos y ciudadanos atrapados en la AP-6, sino que también se produjeron numerosas incidencias en otras vías que a continuación les pasaré a relatar. Al final de mi informe ustedes tendrán información de todo lo que sucedió, pero se trató fundamentalmente de que miles de personas se quedaron atrapadas en la AP-6 y está claro que hubo varias circunstancias, hubo errores, hubo fallos y problemas porque los dispositivos no funcionaron todo lo bien que deberían. Por lo tanto, reitero al inicio de mi comparecencia las disculpas a esos ciudadanos que pasaron desesperación, frío, frustración, rabia, todo lo que sabemos que pasa cuando uno se ve envuelto en una situación de esa naturaleza, de noche, con niños pequeños, etcétera. ¡Qué les voy a contar!

Iniciando ya mi relato, como me van a escuchar durante toda la comparecencia hablar de diversos niveles de incidencias en las vías, en nuestras carreteras debido a la vialidad invernal, a las nevadas, les quiero explicar que hay diversas situaciones descritas con los colores que se utilizan para describir la gestión de las restricciones al tráfico. En primer lugar, está el verde, que se activa cuando se prohíbe circular superando los 100 kilómetros/hora en autopista y autovía, y los 80 kilómetros/hora en el resto de vías. Los camiones deben circular por el carril derecho y tienen prohibido adelantar. Se deben evitar los puertos, extremar la prudencia y estar atentos al parte meteorológico. Este es el nivel mínimo en cuanto a las alertas por nevada. Se pasa a nivel amarillo cuando la calzada comienza a cubrirse. Se prohíbe circular a los camiones. Los turismos y autobuses no deben superar la velocidad de 60 kilómetros/hora, se pide que se eviten las maniobras bruscas en curvas y descensos, y que se disminuya aún más la velocidad. A continuación se activa el nivel rojo, pasando a prohibir circular a vehículos articulados, camiones y autobuses. También se pide que no se rebase a los vehículos inmovilizados si no se tiene la seguridad de poder continuar. Solo se puede circular con cadenas o neumáticos especiales de invierno y a 30 kilómetros/hora. Por último, el máximo nivel es el nivel negro, que se activa cuando se prohíbe la circulación y hay riesgo de quedarse inmovilizado.

Dentro de la estructura de la Dirección General de Tráfico ya saben ustedes —porque he comparecido ya en varias ocasiones— que existen ocho centros de gestión de tráfico en España repartidos por la geografía española. Los centros de gestión a los que correspondía el mayor protagonismo por la demarcación y por la zona de influencia eran el Centro de Gestión de Tráfico que está en Valladolid, que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 3

actúa fundamentalmente sobre Castilla y León, y el Centro de Gestión de Tráfico de Madrid, que actúa sobre la Comunidad madrileña y también sobre parte de Castilla y León. Como saben también, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil está dividida por sectores, que coinciden con las comunidades autónomas, y que se dividen a su vez en subsectores —también me van a escuchar hablar con esta terminología—, que normalmente coinciden con las provincias. Por tanto, los sectores corresponden a las comunidades autónomas y los subsectores a las provincias.

A continuación, me gustaría comentar algo también sobre el marco normativo, porque es importante que conozcamos cuál es el marco normativo en el que nos movemos. El marco competencial en materia de gestión de la vialidad invernal se recoge básicamente en dos normas, que son: por un lado, la Ley de Carreteras y, por otro, la Ley sobre Tráfico. Toda la vialidad invernal está recogida en parte en la Ley de Carreteras y en parte en la Ley sobre Tráfico. A modo de resumen, por parte del titular de la vía —sea el Estado, sea la comunidad autónoma o sean las diputaciones— recae la competencia para explotar la vía —es decir, para conservar la vía—, incardinándose en esta la realización de las operaciones de mantenimiento de la vialidad; para entendernos, el responsable de mantener la vía en perfecto estado —aquí nos vamos a referir a un episodio de nevada y sería fundamentalmente con las quitanieves— es el titular de la vía. En materia de gestión del tráfico, esta competencia corresponde al Ministerio del Interior, sin perjuicio de las competencias que tienen asumidas el País Vasco y Cataluña. Como ustedes podrán comprender, dentro del Ministerio del Interior le corresponde a la Dirección General de Tráfico desarrollarla con el auxilio y la dependencia funcional de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Dentro de este marco general de corresponsabilidad entre el órgano responsable en materia de gestión de tráfico y los titulares de las vías, existe un marco específico en relación con los tramos de autopistas concesionadas, que se concreta en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. Esta es la ley que regula la gestión de las autopistas en régimen de concesión y, dentro de esta ley, el artículo 29.2 dice exactamente —también va a resultar de utilidad conocer este artículo— que el personal encargado de la vigilancia de la autopista —se refiere al personal de la concesionaria—, en ausencia de los agentes públicos competentes y cuando por la excepcionalidad de la situación se requiera, podrá adoptar las disposiciones necesarias en orden a la regulación y ordenación del tráfico. De lo anterior se desprende que el concesionario, dentro del tramo concesionado, además de explotar y conservar directamente la vía procediendo también al cobro del peaje, tiene la capacidad formal y material de adoptar las medidas necesarias en materia de gestión de tráfico.

En cuanto a las facultades de inspección del Ministerio de Fomento sobre la concesionaria en lo concerniente a la relación entre el concesionario y el Ministerio de Fomento y las facultades de este para inspeccionar la concesión, me gustaría hacer también unos breves apuntes. Vamos a ver cuáles son las competencias y la función que tiene el Ministerio de Fomento actuando como órgano inspector de las autopistas concesionadas, de las concesionarias. Las facultades inspectoras del Ministerio de Fomento en el supuesto de explotación indirecta —como es este de la concesión administrativa— vienen recogidas en un conjunto de normas de distinto rango, destacando especialmente el Reglamento General de Carreteras y la Orden Circular 4/2001, sobre control de la explotación de autopistas y carreteras en régimen de concesión. La Red de Carreteras del Estado está gestionada directamente por el Ministerio de Fomento o indirectamente a través de contratos de concesión. En la red gestionada indirectamente mediante contrato de concesión, de acuerdo con su contrato, deben mantener la vialidad en todo momento a su riesgo y ventura. En todo caso, la toma de decisiones en caso de tener que hacerse de forma inminente recae en el concesionario, que es el que está sobre el terreno, ya que el inspector —en este caso, el Ministerio de Fomento— debe hacer una labor periódica de control del contrato. Además, el inspector no tiene labor ejecutiva ni tiene la condición de agente de la autoridad, que sí tienen los responsables de la concesionaria, como viene recogido en el artículo 29.2 de la Ley de Autopistas que tienen ustedes en sus pantallas. **(Apoya su intervención con un powerpoint)**. Junto a todo lo anterior, la autopista tiene control total de acceso y de materialización de los cortes, y, por consiguiente, es mucho más fácil y rápido de ejecutar que en una autovía libre o en una carretera convencional. En una autopista de peaje está predeterminado perfectamente cuáles son las vías de entrada y las vías de salida, cosa que no ocurre en una autovía normal que no es de peaje o en una carretera convencional. A estos efectos, téngase en cuenta también que los paneles de mensajería variable que se muestran al usuario los manejan única y exclusivamente los concesionarios; me refiero a los paneles de mensajes variables que están en el interior de las autopistas de la concesionaria.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 4

A la concesionaria se le exige un servicio, pero no los medios que pone a disposición. En ningún documento del contrato con ella aparece un número mínimo de equipos ni las características que deben tener. Si no cumple el servicio, se demuestra que los medios que ha puesto a disposición no son suficientes, o deben mejorar sus características, o se ha hecho un mal uso, inadecuado, inapropiado, ineficaz o no suficientemente diligente de los mismos en cualquier sentido, ya sea físico o temporal. Además, en caso de que se fijaran, siempre se dice que son medios mínimos y que el adjudicatario deberá poner a disposición los que sean necesarios para hacer frente a las incidencias que se le presenten. En el propio Plan Operativo de Vialidad Invernal de Iberpistas hay figuras que tienen funciones ejecutivas; por ejemplo, el director de emergencias, el mando del centro de operaciones, el mando de peaje, el mando de pista o el mando de mantenimiento. Algunas de las funciones que se recogen son: establecer la aplicación de los niveles de emergencia, decidir la variación de los recursos asignados a cada zona o dirigir y coordinar las actuaciones de los equipos de mantenimiento dedicados a la vigilancia o dirección de las actuaciones realizadas por el personal que conduce la maquinaria. Todas estas funciones asumidas por el personal de la empresa concesionaria son claramente ejecutivas frente a las labores de inspección, que no son ejecutivas directas sobre la concesionaria, sino que vigilarán el cumplimiento del contrato concesional y, en caso de no cumplirlo, deberán comenzar el correspondiente expediente sancionador al concesionario. De lo anterior se desprende que el inspector no tiene labor ejecutiva directa sobre las responsabilidades del concesionario, sino que debe controlar las obligaciones contractuales que se recogen en el artículo 29 de la Ley 8/1972; es decir, el concesionario de la autopista y su personal deberán cuidar la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso, policía y conservación de la autopista concedida. Además, sobre la base del pliego, la conservación y explotación recae sobre la concesionaria y la explotación incluye el mantenimiento de la vialidad. Por tanto, el concesionario debe en todo momento mantener la vialidad sobre la base de su contrato. Si bien el Ministerio de Fomento tiene la competencia de la gestión y de la explotación de la red que gestiona directamente, en el caso de los tramos concesionados son las sociedades concesionarias las responsables de la explotación. Me he querido extender un poco en esta cuestión porque creo que es importante que sepamos el marco normativo en el que nos movemos. Por lo tanto, debemos tener presentes las características especiales que se dieron en las vías que se vieron afectadas por el episodio de nevada, siendo las más importantes, evidentemente, la AP-6, la AP-61 y la AP-51.

A continuación, me gustaría también comentarles la complejidad que tiene la gestión técnica de episodios meteorológicos extremos o de vialidad invernal. Es conveniente en este preámbulo poner de manifiesto que la gestión técnica de la vialidad invernal es un asunto de gran complejidad. Por un lado, la predicción meteorológica, desafortunadamente, no es una ciencia exacta y, pese a los grandes avances que se siguen produciendo y que nos permiten tener cada vez una mejor y más precisa información, aún tenemos un importante margen de incertidumbre en cuanto a la afección real de la nevada a la carretera en términos de acumulación y de duración. La vialidad invernal es un evento crítico dentro de la gestión de tráfico y la explotación de una vía que se desarrolla en un contexto que puede que sea el más desfavorable para el trabajo de los responsables de tráfico y de las carreteras y en el que intervienen múltiples y variables factores. Sin perjuicio de lo anterior y dando por hecho que se dispone de la previsión adecuada, la gestión y la toma de decisiones es muy compleja y requiere de la pericia y la experiencia suficiente y de la necesaria y fluida coordinación entre los varios actores que participan en estos episodios para su adecuada gestión. En este sentido, la prevención y la anticipación son los únicos elementos comunes que deben primar en la gestión de la vialidad invernal. Esto, que todos compartimos, resulta sencillo de decir y poner en un papel, pero debemos ser conscientes de que no es tan sencillo de materializar con inmediatez en la propia vía —cabe recordar que la red viaria de España cuenta con más de 160 000 kilómetros—, como bien sabe todo el personal que trabaja en la carretera. En todo caso, también se debe poner en valor que, a pesar de la existencia en ocasiones de disfunciones en la operación, esta gestión de la vialidad invernal compleja y exigente se produce de manera ordinaria en el periodo invernal en las vías de nuestro país, con resultado satisfactorio gracias al buen trabajo y esfuerzo de todos los organismos implicados en su gestión. He querido ponerles esta diapositiva para que vean el parte de aviso para el sábado día 6, donde están en rojo, en riesgo extremo, La Rioja y Navarra; en nivel naranja gran parte de Castilla y León, Asturias y País Vasco; y en nivel amarillo también algunas provincias de Castilla y León, Castilla-La Mancha, Aragón, Andalucía, etcétera. Por tanto, eso que se ve ahí son miles de kilómetros de carretera que hay que intentar controlar para que todo vaya bien. Hay que tener preparado todo el operativo tanto de conservación y explotación de la carretera como de gestión del tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 5

Una vez hecha esta introducción, voy a intentar hacer un relato cronológico general de todas las actuaciones que se hicieron en este episodio de vialidad invernal, que, como les he dicho, no se circunscribía solo al tramo de la AP-6, sino que, como pueden ver ahí, era bastante amplio. Las actuaciones previas referidas a la vialidad invernal hay que enmarcarlas dentro del escrito directriz de la Subdirección General de Operaciones y Movilidad de la DGT que se remite a todas las jefaturas provinciales de Tráfico. El día 14 de noviembre, el subdirector general de Operaciones y Movilidad remitió a todas las jefaturas provinciales, centros de gestión y Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil un escrito directriz —está fechado, como digo, el 14 de noviembre— donde se les indica cómo actuar frente a los episodios de nevadas, las medidas de prevención que tienen que hacer, las medidas de ejecución, la toma de decisiones, etcétera. Este es el primer documento relativo a los episodios de vialidad invernal, que se suele emitir todos los años a principios del mes de noviembre, en este caso el día 14. Por otra parte, con ocasión del retorno de las Navidades —como saben, el episodio de nevadas coincidió con el retorno de la operación de Navidad—, también se dio una nota informativa donde se intentaron explicar todas las actuaciones previas de la campaña de vialidad invernal, recomendaciones a los usuarios en cuanto a utilización de cadenas, neumáticos de invierno; en fin, todas las prevenciones que deberían llevarse a cabo. En este sentido, también se recogió en una nota que se envió a los medios de comunicación que en la última fase de la operación de Navidad se esperaban 2 750 000 desplazamientos. Esto significaba que se iba a producir un retorno importante, aunque, si bien es verdad, la operación retorno no coincidía en un solo día, como suele ser habitual, en un domingo o en los días finales de mes, sino que en esta ocasión había para retornar tanto el sábado como el domingo y, por tanto, la operación retorno era más amplia.

Ya me voy a ceñir al relato cronológico. Primero voy a hacer una exposición general y, después, voy a hacer una exposición particular de las diversas zonas en las que estuvimos ocupados y donde se produjeron incidencias a lo largo de los días 6 y 7, fundamentalmente. Este es el aviso que Aemet emite el jueves día 4 y que ya pone de manifiesto que van a producirse nevadas —el mapa que les enseñé anteriormente—. El día 4 de enero, ante estas previsiones de nevadas de Aemet y con un aviso especial de fenómenos adversos, convoqué una reunión en la Dirección General de Tráfico con el subdirector general de Operaciones y Movilidad y con la subdirectora adjunta de Circulación para planificar y coordinar las actuaciones y el operativo de cara al fin de semana, en el que se preveían nevadas en gran parte de España. A las 15:47 del jueves, la Unidad de Valoración del Protocolo, dentro de la Administración General del Estado, comienza su actividad en relación con el aviso especial de nevada para el fin de semana del 6 y 7 de enero, manteniendo ya desde este momento y hasta la finalización del episodio del domingo un contacto continuo e intercambio de información entre sus miembros, que son la Agencia Española de Meteorología, la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Protección Civil y la Dirección General de Tráfico. El subdirector general de Operaciones y Movilidad envía a las 19:50, es decir, el jueves por la tarde, un correo electrónico a los jefes provinciales de Tráfico, directores de centros de gestión y mandos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, donde, entre otras cosas, les recomienda y les emplaza a que ya se activen en los paneles móviles de todas las provincias afectadas del episodio previsible de nevadas los anuncios advirtiendo del riesgo de nevadas. Estos son dos ejemplos de lo que se indicó a todos los centros de gestión de Tráfico, que son los que escriben los paneles: Aviso de nevada; infórmese y planifique su viaje. Eso el jueves por la tarde. Es decir, desde las 20:00 horas del jueves todas las unidades implicadas en la gestión de la vialidad invernal permanecen activadas y en alerta por indicación del director general. Al margen de la gestión ordinaria y habitual de estos procesos, el director general establece que si durante el episodio hubiera algún contratiempo o incidencia de especial relevancia se activaría el Comité de Análisis de Operaciones de la DGT —un comité interno de la propia Dirección General de Tráfico—, con la presencia del subdirector general de Operaciones y Movilidad, la subdirectora adjunta de Circulación, la jefa del gabinete, el secretario general y el director del Centro de Gestión de Tráfico de Madrid, con la coordinación del propio director general.

De acuerdo con la previsión de nevadas, desde los centros de gestión de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se pone en marcha el siguiente operativo especial —todavía estamos en el jueves—: se comenzó con la señalización preventiva en los más de ochocientos paneles móviles, que son de información variable, en las provincias afectadas por aviso de nevadas, materializándose más de 2723 señalizaciones del tipo que tienen ustedes ahí en la pantalla. Se organizó una ampliación y refuerzo de turnos de personal de los centros de gestión de tráfico directamente afectados para todo el fin de semana, todo ello bajo la dirección y supervisión continua de los responsables: directores de los centros de gestión;

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 6

jefa provincial de Tráfico y coordinadora de Castilla y León; jefes provinciales del Tráfico; subdirectora adjunta de Circulación y el subdirector general de Operaciones y Movilidad. En total, durante el episodio de nevadas, la Dirección General de Tráfico contó con un dispositivo de más de seiscientas personas, distribuido entre los centros de gestión de Tráfico, personal de la Subdirección General de Operaciones y Movilidad, jefaturas provinciales de Tráfico y agentes y mandos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Tal y como se estableció el jueves 4 de enero, a las 10:00 el director general recibe la actualización de la previsión y de las medidas preventivas adoptadas por parte de los responsables de la Subdirección General de Operaciones y Movilidad, indicándoles el director general que, como consecuencia de la información recibida, preparen, junto con la Unidad de Comunicación, una nota de prensa con motivo de la previsión de nevadas y su confluencia con el retorno previsto con motivo de la finalización de la Navidad. También se indicó que se reforzaran los mensajes sobre la previsión de nevadas a través del resto de canales de difusión. Esa fue la nota que el viernes por la mañana decidimos emitir, a pesar de que ya se había emitido otra. Al conocer las previsiones para el fin de semana, el viernes decidimos reforzar la comunicación y emitimos una nota de prensa donde recomendábamos planificar el viaje, consultar el estado de circulación de las carreteras y advertíamos que el episodio coincidía con el retorno de la operación especial de Navidad.

Respecto al servicio de información de Tráfico, desde el mismo viernes en las conexiones que se hacen en radio y en televisiones, que suman un total de 302, se dice al finalizar: Ante la previsión de nieve de este fin de semana, desde la Dirección General de Tráfico les pedimos que planifiquen sus viajes, consulten la previsión meteorológica antes de salir a la carretera y no olviden llevar cadenas o neumáticos de invierno. El viernes se hicieron 302 conexiones de radio y televisión y terminaban todas con esta advertencia. A través de la cuenta de Twitter de la DGT, también el viernes, se dan instrucciones para que se publiquen varios tuits —los tienen ustedes aquí—, dado que a través de las redes sociales la Dirección General de Tráfico tiene una viralidad bastante amplia de llegada a los usuarios. Estos fueron los tuits que se pusieron: Este fin de semana, última fase de la operación Navidad, infórmate con tiempo. Aviso especial por nevada para el sábado y el domingo. Muy atento a los detalles y actualizaciones en Aemet. En otro tuit hacíamos la siguiente recomendación: Si puedes evitar viajar con nieve en las carreteras, mejor; si no puedes, infórmate antes del estado de las carreteras. Y, como siempre, dábamos los teléfonos de información de la Dirección General de Tráfico, en concreto el 011, por si los ciudadanos querían hacer uso de ellos.

El viernes, a las 14:10, el director general decide convocar una nueva reunión del Comité de Análisis y Operaciones, en la que se hace una actualización de la previsión, así como de las medidas preventivas para adoptar y planificar los medios para el episodio de nevada. Al finalizar la misma, a las 15:00 horas, se establece que el comité deberá informar periódicamente del estado general de la red y de cualquier novedad relevante al director general, quedando todos sus miembros, así como los jefes provinciales de Tráfico de las provincias afectadas, localizables y preactivados. A las 16:31 del viernes, por parte de la Subdirección General de Operaciones y Movilidad, se envían varios e-mail a jefes provinciales de Tráfico, directores de los centros de gestión de Tráfico y mandos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil sobre la evolución de la previsión y las actuaciones a desarrollar. Quiero decir que ya el viernes recibimos por parte de Aemet otro aviso en el que se nos concretaban las vías que podrían estar afectadas el sábado y el domingo. Les he puesto esta diapositiva para que vean ustedes cuáles eran las vías sobre las que principalmente —aunque evidentemente estábamos pendientes de toda España, como es nuestra obligación— Aemet nos advertía que podría haber problemas de nevada. Como pueden comprobar, es un listado bastante amplio. Nos advertían de problemas en la A-6, Lugo-León; en la AP-66, León-Asturias; en la A-67, Palencia-Cantabria; en la A-1 y en la AP-1, entre Burgos, Álava, Navarra y Gipuzkoa; en la A-1, Burgos-Segovia-Madrid, con distintos centímetros de espesor de nieve y distinta frecuencia; en la AP-68, La Rioja-Álava; en la A-15 y en la AP-15, en Navarra; en la N-121, en Navarra; en la A-21 y en la N-240, en Navarra; en la A-2, Guadalajara-Soria-Zaragoza; en la A-15, entre Soria y Medinaceli; en la A-23, entre Zaragoza y Teruel; en la AP-6, que es la que al final sufrió las consecuencias más importantes de la nevada, entre Ávila, Segovia y Madrid; en la A-3, especialmente por encima de los 700 metros en Cuenca, en el tramo Tarancón-Honrubia; y en la A-4, especialmente en tramos por encima de los 700 metros, por ejemplo, en Ciudad Real, Valdepeñas y Almuradiel. Esas eran las vías en las que se suponía que teníamos que centrar nuestra mayor atención y así se lo indicó el subdirector general de Operaciones a los distintos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 7

jefes provinciales de Tráfico y directores de centros de gestión, así como a los mandos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Recibidas las nuevas instrucciones por correo electrónico por parte del subdirector general de Operaciones y Movilidad, los centros de gestión de Tráfico proceden, en primer lugar, a ampliar la señalización anterior a toda el área de influencia, incluyendo Castilla y León, Asturias, Cantabria, Madrid, La Rioja, Aragón y Castilla-La Mancha, realizándose en total más de 600 señalizaciones relacionadas con el episodio de nevada durante la jornada. Es decir, se les volvía a reiterar a los usuarios de las vías que había riesgo de nevada, que planificaran sus viajes y que estuvieran atentos a las predicciones meteorológicas antes de ponerse en marcha. También se decidió contactar con las concesionarias de autopistas de peaje, no solamente de la AP-6 sino del conjunto de autopistas de peaje que hay en el territorio nacional y que estaban afectadas por estos avisos de nevada. Se contactó con las concesionarias afectadas informando y solicitando colaboración para la señalización preventiva de nevada, según la propuesta que antes les señalé: Previsión de nevada. Infórmese y planifique su viaje. Por tanto, el viernes por la tarde había quedado todo previsto; los centros de gestión alertados, reforzados, así como la Dirección General de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; se había contactado con las concesionarias y se había informado y advertido de la mejor y más extensa manera que pudimos dentro del gabinete de comunicación de la Dirección General de Tráfico.

Sábado 6 de enero. A las 9:00 horas se informa por parte de la Subdirección General de Operaciones y Movilidad al director general de Tráfico del estado actual de la red, las medidas operativas que se comienzan a adoptar y la evolución de las previsiones meteorológicas. Desde ese momento se mantiene un contacto permanente entre el director general de Tráfico, el subdirector general de Operaciones y Movilidad, la subdirectora adjunta de Circulación, los mandos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y los jefes provinciales de Tráfico implicados en el episodio de nevadas. A las 12:00 horas, el director general de Tráfico se puso en contacto con el general jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil —al cual quiero agradecer su presencia en esta sala— y le da instrucciones precisas y concretas de anticiparse a los episodios de nevadas en el sentido de no arriesgar a la hora de hacer cortes sobre todo a camiones, a vehículos pesados, que es a los que más se les teme porque saben ustedes que si algún camión se mete en alguna vía y por motivos de inclemencias del tiempo, como puede ser una nevada, se atraviesa o se hace la tijera —como normalmente se suele denominar—, provoca un gravísimo problema, tal y como pasó, por ejemplo, en Gipuzkoa, de lo que se quejaba amargamente a través de una nota de prensa el diputado general de Vizcaya. Así se lo indiqué al general Rueda, que me confirmó que ya lo había hecho, por tanto, los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil estaban advertidos y se les había dado instrucciones de pecar de prudencia antes que arriesgarse a que tuviéramos un problema en alguna carretera. Por otro lado, el subdirector general de Operaciones y Movilidad también llama al coronel de Operaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para transmitirle el mismo mensaje y coordinar las actuaciones.

Ahora veremos cómo se van produciendo diferentes incidencias no solamente en la AP-6 sino en las distintas vías que aparecen en la pantalla. A las 16:00 horas del sábado, el director general de Tráfico decide activar formalmente el Comité de Análisis y Operaciones en el Centro de Gestión de Tráfico de Madrid. Este comité estaría activo y operativo hasta las 22:30 del día siguiente, el domingo 7 de enero, sin interrupción, coordinando las actuaciones en las distintas vías donde se produjeron incidencias como consecuencia de la nevada. El comité estaba constituido por el director general de Tráfico, la subdirectora adjunta de Circulación, el director del Centro de Gestión de Tráfico de Madrid, la jefa de gabinete y el secretario general. Por otro lado, se imparten instrucciones al subdirector general de Operaciones y Movilidad para que se desplace personalmente a la A-1 para gestionar de manera directa esa vía. Mantiene, además, contacto con las jefaturas provinciales afectadas para conocer de primera mano la situación y actuaciones que se estaban llevando a cabo. A las 16:00 horas, cuando tuvimos noticias debido a los contactos que yo mantenía con las distintas jefaturas de Tráfico de estas zonas, le pedí al subdirector general de Operaciones que se desplazara personalmente a la A-1, a la altura del puerto de Somosierra, para que tuviéramos una visión de lo que allí podía estar pasando. Les tengo que decir —ahora lo verán— que a esa hora la preocupación máxima que teníamos era el posible colapso de la A-1 a la altura del puerto de Somosierra. Los que conozcan esa vía, la A-1, saben que previamente al puerto de Somosierra hay distintas subidas donde puede haber problemas, siendo esta una vía fundamental tanto de entrada como de salida de Madrid y vuelta hacia la zona del norte, por lo que nos preocupaba bastante.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 8

Hasta aquí la actuación general, toda la planificación y todo lo que habíamos aplicado con carácter general a todas las vías, que, como les digo, termina cuando a las 16:00 horas, vistos los problemas que se están creando, se decide activar el Comité de Análisis y Operaciones para ir haciendo un seguimiento de todo lo que se está desarrollando sobre todo en el centro y en el norte de España. Ahora les voy a hacer un relato de las distintas vías, porque tuvimos que estar pendientes de muchas zonas en las que había problemas muy graves y muy serios que después —si me permiten la expresión— han quedado un poco desdibujados ya que todo se concentró en la zona donde tuvimos más retenciones de vehículos y más problemas con los ciudadanos, que fue en la AP-6.

En relación con La Rioja —les quiero recordar que era una de las zonas que estaba en alerta roja según la Aemet y por tanto donde, si me permiten la expresión, teníamos puestos los cinco sentidos—, con las incidencias en la circulación que se produjeron en diversas carreteras como consecuencia del temporal, se informa de lo siguiente: La Rioja se encontraba en alerta roja por nevada según la previsión de la Aemet y se produjeron dos incidencias de mayor importancia, las ocasionadas en la AP-68 y en la A-12, pero también fueron atendidas otras de menor importancia en el mismo intervalo horario. Es decir, los problemas fundamentales en La Rioja los tuvimos en la AP-68, entre Haro y Miranda de Ebro; en la A-12, entre Nájera y Logroño, y en la N-111 a su paso por el Parque Natural Sierra de Cebollera, a lo que ahora me referiré.

En la A-12, entre Nájera y Logroño, se produjo el bloqueo de la calzada en sentido Logroño entre los puntos 104 y 110 entre las 18:15 horas del día 6 y las 00:15 del día 7, que es donde en principio centramos nuestra atención, en ese bloqueo que se produjo en la A-12. El origen del bloqueo tuvo lugar a las 18:30 del día 6 de enero al producirse una salida de la vía a la altura del Alto de San Antón, en el kilómetro 104, quedando un vehículo cruzado y originando una cola de cien vehículos. Se solicitó en ese momento la asistencia de una máquina quitanieves, así como un vehículo grúa. Teniendo en cuenta la fuerte nevada y que la retención seguía aumentando, se envía al lugar personal disponible y se establece un dispositivo especial. Con anterioridad a este bloqueo, desde las 23:00 horas del día 5, desde el viernes, se estaban realizando por parte del Ministerio de Fomento tratamientos preventivos y desde las 16:30 del día 6 tratamientos curativos que habían permitido que la autovía se mantuviera sin incidencias. Las patrullas disponibles deben retirar los vehículos uno a uno y apoyar su entrada en la vía, se realizan convoyes con el apoyo de quitanieves para limpiar la zona y por parte del Ministerio de Fomento se movilizaron camiones quitanieves para llegar en sentido contrario a la punta del atasco, con lo que se comenzó a solucionar el problema, tardando aún en recuperar la fluidez de la circulación. Sobre la 1:00 horas, en la madrugada del sábado al domingo, la jefa provincial de Tráfico de La Rioja me informa que se da por terminada la incidencia, quedando despejada la vía. Se estima que la retención llegó a afectar a un total de trescientos vehículos, entre los que se encontraban un autobús y un camión. Por tanto, realmente estábamos preocupados por lo que sucedía en la A-12 en La Rioja.

En cuanto a la AP-68, que también es una vía de importancia fundamental en las conexiones del norte de España, sobre las 19:30 de la tarde del día 6 —en la AP-6 se estaba produciendo a esas horas un gran colapso pero también había problemas en otras vías— se produce un accidente de un vehículo pesado, de un camión, a la altura del kilómetro 79, en la zona del Alto de San Felices, dirección Logroño. Ese es el problema al que antes me he referido del tramo de la A-12 que estaba bloqueado. Ahora me estoy refiriendo a la AP-68, en los kilómetros 77 y 79. Aunque el incidente fue en La Rioja, hasta el kilómetro 78, la retención continuaba en la provincia de Álava varios kilómetros más, una retención de más de doscientos cincuenta turismos y cuatro camiones. El problema se centraba en la zona de las Conchas de Haro, entre los puntos kilométricos 77 a 80 de esta autopista, con una pendiente en calzada del 4,75%. Previamente, desde las 12:00, se habían realizado tratamientos preventivos debido a la bajada de temperaturas desde el kilómetro 29 al 110. En el plan de la concesionaria, el nivel de emergencia se activó desde las 20:00 horas del día 6 de enero hasta las 8:30 del día siguiente. Posteriormente, sobre las 21:15 del día 6, me informa la jefa provincial de Tráfico que queda cortada la autopista a la misma altura pero en dirección Bilbao por motivos de nieve, permaneciendo cortada hasta las 3:30 del día 7, con una retención de sesenta turismos, además de un autobús y seis camiones. Al estar todos los carriles ocupados en ambos sentidos se impedía el acceso de las quitanieves, a pesar de que había varias en los dos sentidos. Este extremo me fue comunicado tanto por la subdirección de Operaciones de Madrid como por la subdirectora adjunta de Circulación y la jefa provincial de Tráfico de La Rioja sobre las 21:15 del día 6. En varias ocasiones se realizan llamadas a la Ertzaintza con el fin de coordinar las actuaciones, así como a Protección Civil y a Cruz Roja. Desde el primer momento se enviaron patrullas a las diferentes retenciones

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 9

con objeto de auxiliar a los vehículos presentes. En esta vía, en la AP-68, en sentido Logroño, me informa la jefa provincial de Tráfico que sobre las 20:40 horas del día 6 se logra acceder con apoyo de una máquina quitanieves, bomberos y Cruz Roja en sentido contrario desde el peaje de Haro al objeto de ir reduciendo la retención. Se auxilia a los vehículos existentes y esta operación se realizó varias veces. Sobre la 1:15, en la madrugada del día 7, me informa la jefa provincial de Tráfico de La Rioja que, al objeto de disminuir la retención, se dirige parte de esta aprovechando el intercambiador situado en el kilómetro 77 en Álava, dirigiéndolo en dirección Bilbao. Se encontraba en el lugar personal de la Guardia Civil y la Ertzaintza, así como operarios de la AP-68. Se continúa con las labores de rescate hasta la apertura total del sentido, siendo de gran utilidad una quitanieves pequeña, y es necesario retirar los vehículos uno a uno. Los vehículos de atención a usuarios podrían circular por el arcén al tener ruedas de nieve. En sentido Bilbao, con objeto de acelerar la retirada de vehículos, sobre la 1:45 del día 7 me informa la jefa provincial de Tráfico de La Rioja que se accede, junto con Protección Civil y maquinas quitanieves, desde el peaje de Zambrana en dirección contraria con el objeto de limpiar la zona y auxiliar a los vehículos que lo necesiten. La fuerza disponible debe retirar los vehículos uno a uno. Se estima que el número de vehículos afectados fue de unos doscientos cincuenta turismos y cuatro camiones para la incidencia en sentido Logroño y sesenta turismos, además de un autobús y seis camiones, para la incidencia en sentido Bilbao. Este es el relato de la preocupación por lo que estaban pasando muchos vehículos, camiones y autobuses en la AP-68 con motivo de ese corte y de la intensa nevada que se estaba produciendo a esa hora.

La tercera vía afectada por la nevada en La Rioja es la N-111. Aquí se produjo un corte de ambas calzadas en el tramo del túnel de Piqueras a Lumbreras, desde el kilómetro 264 hasta el 274, desde las 3:10 del día 6 de enero hasta las 8:55 del día siguiente y el corte preventivo de pesados en ambas calzadas en el túnel de Piqueras a Torrecillas desde el punto kilométrico 263 al 295 desde la 1:20 del día 6 hasta las 8:55 del día 7 de enero. En este caso la causa del bloqueo fue la propia intensidad y acumulación de la nevada acorde con la previsión meteorológica de acumulación de hasta 45 centímetros durante el fin de semana. En todo caso se produjo el corte preventivo sin que se registraran mayores incidencias. Esto es lo que desde el mediodía del sábado hasta toda la madrugada del domingo ocupó gran parte de nuestra atención, como podrán comprobar, en unas vías de suma importancia del norte de España.

La siguiente comunidad autónoma afectada por los avisos rojos era Navarra. Navarra también nos preocupaba mucho y centró parte de nuestros desvelos durante el día 6 de enero, la madrugada del día 7 y el propio día 7 de enero porque tiene una especial configuración en cuanto a la vigilancia de sus carreteras. La vigilancia de las carreteras está compartida entre la Policía Foral de Navarra y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y tienen repartidas las vías, como pueden comprobar en esta diapositiva que les estoy mostrando. En la A-15 y la AP-15 la competente en la gestión del tráfico es la Policía Foral de Navarra y en las restantes vías, la A-12, la A-1, la A-10, la N-121A y la N-121B las competencias corresponden a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. A las 7:15 del día 6 de enero de 2018 comienza a nevar en la autovía A-12 del punto kilométrico 12 al 20, en la zona del túnel El Perdón, en ambos sentidos. A las 10:30 del día 6 de enero comienzan las precipitaciones en forma de nieve en la N-121A, en la zona de los túneles del Puerto de Velate hacia el norte, especialmente. A las 13:00 horas del día 6 de enero la Policía Foral comunica el corte técnico del tráfico en la A-15 y AP-15 dirección San Sebastián sentido norte, desviando el tráfico de todo tipo de vehículos hacia la A-10 y la A-1. A las 16:15 la jefa provincial de Navarra me comunica la apertura de dicha vía tan solo a turismos y posteriormente, a las 18:30, a todo tipo de vehículos. A las 13:00 horas del día 6 de enero de 2018 en la N-121A del punto kilométrico 30 al 70, aproximadamente, tras aumentar considerablemente la precipitación en forma de nieve, la circulación pasa a nivel rojo produciéndose un corte técnico en el túnel de Velate sentido norte por retenciones. Me comunica la jefa provincial de Tráfico de Navarra que se había ordenado el refuerzo de la N-121A con una patrulla más, prohibiendo el paso a camiones, autobuses y vehículos articulados sentido norte, es decir hacia Gipuzkoa. A las 22:00 horas me informa la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que entran en servicio cinco patrullas más que se suman a las ya existentes en el turno de tarde, de las cuales todas prolongarán sus servicios de forma escalonada hasta las 23:00 horas en algunos casos y hasta las 2:00 del propio domingo 7 de enero. A las 22:30 horas del día 6 de enero de 2018 las dos patrullas del turno de noche del destacamento de Tudela con las que se tenía previsto reforzar la A-1 y la A-10 informan que se encuentran en la A-68 asistiendo a vehículos, dado que está nevando con afección a la calzada. A las 22:45 del día 6 de enero me informa la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil que llegan refuerzos de nueve componentes de la Unidad de Seguridad Ciudadana de la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 10

Guardia Civil, que junto a bomberos y DYA, incluso con dos patrullas de la comisaría de la Policía Foral de Alsasua, comienzan las labores de evacuación de personas atrapadas en el puerto de Echegárate, albergándose a estas personas en el pabellón de la localidad de Alsasua, muy próxima a la zona de las incidencias. A dichas labores, que continuaron hasta la madrugada, de traslado y auxilio de los atendidos ya en la localidad se sumaron también tres patrullas del puesto de la Guardia Civil de Alsasua. A las 23:00 horas del día 6 de enero me informa la jefa provincial de Tráfico de Navarra que se produce el corte técnico de la A-68, sentido La Rioja, por nieve y hielo en la calzada, por un camión cruzado y a su vez hay máquinas trabajando para restablecer la circulación. Unos treinta y cinco turismos y unos quince camiones estaban parados en la vía y el resto del tráfico se trató de ir desviándolo con antelación a la zona de corte y retención. A la 1:40 del día 7 de enero me informa la jefa provincial de Tráfico de Navarra que se restablece la circulación con precaución a todo tipo de vehículos en la A-68. A las 3:30 del día 7 de enero me informa la Guardia Civil que la Policía Foral ha comunicado que la AP-15, en el punto kilométrico 81,500 sentido Zaragoza, se encuentra cortada por presencia de cable eléctrico caído en la misma. Esta misma vía, en el kilómetro 56 hacia Pamplona, se encuentra cortada también por presencia de cable eléctrico caído. A las 4:15 del día 7 de enero me comunica la jefa provincial de Tráfico de Navarra que Conservación de Carreteras informa que la A-15 sentido Gipuzkoa queda abierta al tráfico de turismos únicamente. Por fin, la jefa provincial de Tráfico de Navarra me informa a las 5:00 horas del 7 de enero que aproximadamente a partir de esa hora cesan definitivamente las precipitaciones en la zona de la A-1, y a las 6:30 horas del día 7 Conservación de Carreteras informa que la A-15 sentido Gipuzkoa queda abierta al tráfico a todo tipo de vehículos y a las 8:00 horas del día 7 de enero me informa la jefa provincial de Tráfico de Navarra que la Ertzaintza comunica la apertura de la A-1 en el puerto de Echegárate sentido Gipuzkoa. A las 13:00 horas del día 7 de enero la concesionaria de la AP-15 informa que en la AP-15 sur queda reestablecida la circulación desviada hacia la N-121 desde las 3:30 por la caída del tendido eléctrico.

Estas son todas las incidencias que se produjeron en la Comunidad Autónoma de Navarra que, como ven, no fueron pocas, tratándose de incidencias relacionadas con los propios episodios de nevada, accidentes e incluso —como han podido comprobar— caídas del tendido eléctrico en la propia vía. Quiero decirles, por no hacer muy extensa esta comparecencia o este informe —aunque estoy aquí para estar hasta la hora que ustedes determinen y consideren oportuno, como es mi obligación—, que a la vez que se estaban produciendo estos problemas en La Rioja y en Navarra que acabo de describir, también se estaban produciendo problemas similares tanto en la provincia de Guadalajara como en Cantabria referidos a episodios de nevadas, cruce de vehículos pesados en la carretera —episodios similares a los que acabo de relatar—, con una implicación similar de los jefes provinciales de Tráfico de Guadalajara, de Cantabria, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, etcétera.

Ahora nos vamos a centrar en la razón principal por la que nos encontramos aquí en el día de hoy, que es lo sucedido en la autopista AP-6, AP-51 y AP-61 desde el día 6 de enero. La autopista de peaje AP-6 comienza en Adanero y termina en los túneles de Guadarrama y tiene, si me permiten la expresión, un afluente, que es la AP-51, que va desde Ávila —también de la misma empresa concesionaria— hasta Villacastín y ahí se incorpora a la AP-6. Tiene otro afluente la AP-6, si me permiten la expresión, que es la AP-61, que va desde Segovia hasta la propia AP-6 y también tiene afluencia de vehículos desde Segovia por la N-110. Este es un poco el panorama de lo que nos encontramos: la AP-6, con dos vías que confluyen en ella, la AP-51 y la AP-61; y la N-110, que va desde Segovia hasta la propia AP-6. Este plano —para que tengan una idea— refleja dónde sucedieron todos los incidentes que vamos a relatar. Tenemos por un lado la AP-6 sentido Madrid; la AP-6 sentido Coruña; la AP-51, desde Ávila hasta la AP-6; la AP-61, desde Segovia hasta la AP-6—; la N-110, que va también desde Segovia hasta Villacastín; y la N-VI, que va recorriendo en zigzag toda la AP-6. Estas son las vías fundamentalmente donde se desarrollaron los hechos que les voy a relatar.

A las 11:30, la concesionaria nos informa que tiene nivel amarillo —les quiero recordar que es restricción a camiones, a vehículos pesados— en la entrada de la AP-6, en Adanero; en Guadarrama, sentido Coruña; en la AP-61 y en la AP-51. Por lo tanto, de este plano podemos deducir que a las 11:30 se circulaba por todas esas vías, a excepción de los camiones, que tenían restringido el acceso. A las 13:22 esas restricciones a camiones desaparecen, por tanto, se coloca el nivel verde en todos los accesos tanto en la AP-6 en ambos sentidos como en los accesos desde la AP-51 y la AP-61. La restricción a camiones había desaparecido y la concesionaria decide abrir todas las vías a las 13:22. A las 14:00 se bloquea el acceso a camiones desde la AP-61, continuando abierto sin restricciones al tráfico la AP-6 en ambos sentidos y la AP-51. Esta era la situación a las 14:00 horas. A las 15:00 horas, la concesionaria

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 11

decide volver a bloquear para camiones la AP-6 sentido Madrid desde Adanero, la AP-61 y la AP-6 en dirección A Coruña desde Guadarrama; no restringe el paso a camiones desde la AP-51, desde Ávila, a pesar de que estaba cerrada la circulación de camiones en la AP-6 en ambos sentidos y la incorporación a la AP-6 desde Segovia y, sin embargo, por aquí se estaban incorporando camiones porque no estaba restringido el tráfico a camiones en la AP-51 que va desde Ávila a la AP-6. A las 18:00, la concesionaria decide cerrar la AP-6 tanto en sentido Madrid como en sentido A Coruña y decide cerrar la AP-61 —cuando digo cerrar me refiero a cerrar el tráfico a todo tipo de vehículos—. Sin embargo, vemos que la AP-51 tiene acceso libre a la AP-6 por lo que les voy a explicar ahora. **(Utiliza una serie de diapositivas en las que aparecen mapas de carreteras)**. Este es el acceso de la AP-51 desde Ávila a la AP-6, en principio todo correcto; se cortó aquí, aquí y aquí, y si se hubiera cortado el tráfico a las 18:00 horas a todos los accesos a la AP-6 estaría bien, pero el problema es que la concesionaria permitió la circulación de vehículos para que por aquí pudieran dar esta vuelta y salir por la N-110. Se dejó pasar a los vehículos para que hicieran este giro y salieran de la AP-51 por la N-110. El problema es que no cortaron aquí y al no cortar los vehículos seguían pasando. Quiero ponerles en situación, aquí estamos todos sentados relativamente bien de temperatura, pero esto sucedió en mitad de una nevada. Los vehículos cuando llegaban a este punto unos hacían este giro y se iban hasta la N-110 y otros sencillamente seguían incorporándose a la AP-6 porque aquí no se había dispuesto ningún corte. Esa era la situación a la que antes me estaba refiriendo a las 18:15. A esta hora ya hay conocimiento por parte de la Guardia Civil de que entre las 15:00 y las 16:00 horas un camión ha quedado parado o averiado en el kilómetro 67 sentido A Coruña ocupando el arcén y parte de la calzada. Esta es la cuesta del Caloco, hay una subida importante por lo que cuando un camión interrumpe la circulación dirección norte, los vehículos cuando llegan a la cola de retención se paran y cuando tienen que continuar la marcha al estar en pendiente les cuesta más trabajo iniciarla y, sobre todo, si no tienen cadenas ni neumáticos de invierno. Les recuerdo que eran las 18:15 y todavía el nivel rojo no había aparecido por ningún lado. El nivel rojo obliga a los vehículos a circular con cadenas y con neumáticos de invierno. Han visto ustedes niveles verde, amarillo y negro, pero rojo todavía no. Por tanto, aquí empieza a producirse el problema; en esta subida de la cuesta del Caloco tenemos una elevación del 4% y entre las 15:00 y las 18:00 hay un camión retenido y ya la Guardia Civil tiene noticia de que aquí, en el kilómetro 70 se están produciendo retenciones de vehículos e incidentes ocasionados por el cruce de vehículos en la carretera debidos a la no utilización de cadenas o neumáticos de invierno porque, entre otras cosas, la concesionaria en ningún momento puso nivel rojo en sus indicativos. Les repito el fallo de permitir que los vehículos siguieran incorporándose a la AP-6 al no haber corte alguno para evitar que se colaran por ahí. Esa es la intersección y ese es uno de los problemas que originó que los vehículos siguieran afluyendo hacia la AP-6.

Les quiero recordar que a las 18:15 se pretende que este cerrado todo pero de pronto a las 19:00 horas —cuando ya nieva mucho y ya saben ustedes lo que estaba pasando en esos momentos en La Rioja, en Navarra, en Guadalajara, en Cantabria y en otros sitios, todo a la misma hora— la concesionaria decide levantar el cierre de la AP-6 dirección Madrid, solo lo restringe a camiones, y levanta el otro cierre en dirección A Coruña, solamente cerrado a camiones. En la AP-61 continúan cerrados los accesos a la AP-6 a todo tipo de vehículos. En El Portichuelo también se están produciendo algunos atascos y continúan los problemas en el kilómetro 67 por el camión parado en la subida del Caloco con vehículos acumulándose. Observen que aquí sigue el nivel verde, a pesar de que a las 19 horas estaba nevando de una manera considerable, y el verde quiere decir que ni siquiera se restringe el paso a camiones, los camiones seguían afluyendo a la AP-6. A las 19:00 horas se decide levantar ese corte que se había producido aproximadamente a las 18:15 siendo, en nuestra opinión, una de las causas principales por las que se produjo el gran colapso en la AP-6.

A las 21:00 horas la concesionaria decide cerrar de nuevo la AP-6 dirección Madrid a la altura de Villacastín, decide cerrar también en dirección A Coruña, pero mantiene abierta la circulación, a excepción de camiones, en la AP-61 y esto continúa en nivel verde. Como ustedes pueden comprobar no hay mucha coherencia en las decisiones que se van tomando. Son cuatro puntos, el acceso de la AP-6 puede estar en Adanero o adelantarse a Villacastín; se decide que se adelante el corte a Villacastín; aquí se decide cerrar y, sin embargo, esto se mantiene con restricción a camiones y en la AP-51 ni siquiera eso; a las 21:00 horas. Por lo tanto, desde las 19:00 horas cuando se levantaron las restricciones hasta las 21:00 horas cuando deciden cortar otra vez la AP-6 hay dos horas durante las cuales hay una afluencia de vehículos entrando tanto dirección Madrid desde Villacastín como dirección A Coruña desde Guadarrama y por los accesos de la AP-51 y de la AP-61. Esta es la situación a las 21:00 horas. El gran colapso

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 12

empieza ya a formarse aquí en dirección A Coruña, en El Portichuelo en la AP-61 y también aquí, en Adanero. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil decidió traer los vehículos hasta aquí y sacarlos por la N-110 y por la N-VI y el corte efectivo fue en Villacastín. Esta es una imagen de las 21:00 horas, cuando ya está el colapso y se ve claramente que esa decisión de levantar las restricciones a las 19:00 horas no ha sido muy acertada, ya que ha provocado que miles de coches sigan accediendo a la AP-6 y también desde la AP-61 y la AP-51.

A las 22:50 ya se produce el corte total en la AP-61 y en la AP-51 porque a esta hora es cuando ya la concesionaria activa el nivel de autoprotección de emergencia y declara nivel 3, el nivel máximo de colapso de la autopista. En este momento está todo cerrado y se produce la gran bolsa de vehículos atrapados en la zona entre el kilómetro 70 y 80, en Villacastín, y en la otra dirección en el kilómetro 67. Tengo que decirles también que a las 23:45 esta es la situación que tenemos, los vehículos se empiezan a sacar uno a uno por aquí, se iban liberando por aquí. A esa hora —a las 23:00— le indiqué al subdirector general de Operaciones, que estaba operando —valga la redundancia— en la A-1, donde estaba el gran problema que teníamos en el kilómetro 103 —con esas retenciones a las que antes me he referido—, que se trasladara a la AP-6 porque parecía que había problemas serios ya que la concesionaria había activado el nivel de autoprotección 3 y eso significaba que había problemas. La N-VI tenía que ser objeto de atención preferente porque por ahí parece ser que se iban a sacar los vehículos que estaban atrapados en la AP-6. Por ello, tanto las máquinas quitanieves del Ministerio de Fomento como la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tuvieron que hacer una actuación relevante en la N-VI porque, como les he dicho, los vehículos se liberaban por aquí para salir por la N-VI para luego incorporarse de nuevo a la AP-6 a esta altura. Por lo tanto, los últimos vehículos que se rescataron fueron estos de aquí. La UME también accedió por aquí pero, evidentemente, el trayecto era mucho más largo. El rescate principal vino por aquí para sacarlos por aquí. Como pueden ver, esta es la situación de la AP-6 a las 1:52. Esta es la N-VI, que procuramos que estuviera en perfecto estado porque por ella se iban a sacar los vehículos. Estas son fotografías tomadas por el propio subdirector general de Operaciones. Estas son las máquinas quitanieves trabajando en la N-VI para que pudiera estar expedita para sacar los miles de vehículos que había en la AP-6. Ese es el coche del subdirector general de Operaciones en la N-VI a las 4:04 de la madrugada. Esa es la AP-6. Es de sobra conocida la actuación de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, abnegada, profesional, espectacular.

Les tengo que decir que a las 18:45 llamé al ministro del Interior para informarle de la situación, del estado de las carreteras y de la vialidad invernal en toda España; en particular, respecto de la AP-6 le informé de que estaba cortada de manera preventiva y de que se estaba procediendo por parte de la concesionaria a adecuar el estado de las vías para facilitar la normal salida. Le informé de que a las 18:00 horas se había cortado la AP-6, que se estaba limpiando y que todavía, evidentemente, a las 19:00 horas no se había producido el levantamiento de la restricción, que fue el gran problema de lo que ocurrió allí. Le comenté que no se preveía que empeorase la situación y que se estaba procediendo a la limpieza de las distintas vías y le informe, evidentemente, de lo que estaba sucediendo en la A-1, en La Rioja, en Navarra, es decir, hice un repaso general de toda la situación.

Hemos dejado la AP-6 con la alerta declarada, la UME en camino cuando ya no había oportunidad de hacer gran cosa en cuanto a la gestión del tráfico. A modo de resumen, quiero decirles que en nuestra opinión los dos fallos principales de la concesionaria —que fueron mortales de necesidad, si me permiten la expresión—, fueron levantar las restricciones a las 19:00 horas a pesar de la nevada que estaba cayendo, lo que provocó que miles de vehículos afluyeran a la AP-6, y que a las 21:00 horas decidiera cortar de nuevo y no activara su protocolo de emergencia, su protocolo de autoprotección hasta las 23:00 horas. Entre las 21:00 y las 23:00 horas estuvo intentando resolver la situación con sus propios medios, pero si ese protocolo de autoprotección, esa declaración de emergencia nivel 3 la hubiera hecho a las 21:00 horas —como cierra a las 21:00 horas todas las vías ya tiene miles de coches en la AP-6 atrapados— se hubieran ganado dos horas no para solucionar nada pero sí hubiera tenido dos horas para ayudar, atender, rescatar y poner en marcha todos los procedimientos que, como saben ustedes, se decidió poner en funcionamiento al filo de las 12 de la noche, cuando se solicitó por parte de la Junta de Castilla y León la activación del protocolo de emergencia, la activación de la UME y ya se pusieron en marcha los dos batallones de la UME para colaborar y ayudar al rescate de los conductores que habían quedado allí atrapados.

Como ustedes comprenderán, cuando se estaban produciendo todos estos incidentes en la AP-6, nosotros estábamos muy pendientes de lo que estaba pasando en la A-1, sobre todo entre el kilómetro 45,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 13

en El Molar, y el 140, un poco antes de llegar a Aranda de Duero. En ese punto establecimos a las 9:15 del sábado 6 un corte preventivo, tal y como yo había indicado al general de la Guardia Civil y al propio subdirector de Operaciones, que pecáramos de prudencia y no de lo contrario. Por tanto, a las 9:15 del sábado 6 ya estaba restringido el acceso a camiones tanto en El Molar dirección a Burgos como en Boceguillas dirección a Madrid. Aquí tienen la N-110 que viene desde Segovia. Aquí está el túnel de Somosierra y estas son una serie de pendientes que hay a lo largo de la A-1. Estábamos realmente preocupados porque no es lo mismo enfrentar una vía con nieve sin cadenas, o con cadenas incluso, cuesta arriba que hacerlo en llano. Evidentemente, es mucho más difícil, mucho más complicado. Por lo tanto, a las 9:15 ya había restricciones para camiones, se embolsaron los camiones en los aparcamientos de vialidad invernal que tenemos previsto a este fin. En definitiva, esta era la situación de la A-1 a las 9:15. En la A-1 a las 2:10 decidimos establecer nivel rojo —les quiero recordar que no habrán visto ustedes nivel rojo en la AP-6 por ningún lado—, acceso prohibido a los camiones aquí y a partir de aquí establecimos un filtro para que no pasara ningún vehículo que no llevara cadenas o neumáticos de invierno y lo mismo dirección Madrid. En Boceguillas hicimos la restricción de camiones y en el kilómetro 101, donde confluye la N-110 —que podríamos decir que es afluente de la A-1—, hicimos también este filtro para que no pasaran vehículos sin cadenas o sin neumáticos de invierno. Esto, a las 14:10 del sábado 6. A las 14:45 decidimos trasladar este filtro que teníamos para que no pasara ningún vehículo y lo adelantamos a este punto para que los coches no se fueron acumulando en esta intersección. Por tanto, esto pasó no solamente a restricción de camiones sino a prohibición de circular sin cadenas y sin neumáticos de invierno. Les quiero recordar que es un trazado de numerosas cuestas que hacen complicada la gestión de esta vía. A las 16:30 empezamos a dejar salir camiones de donde estaban embolsados —ya que se estaba acumulando un gran número de ellos— en convoyes precedidos por una máquina quitanieves; organizamos con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil convoyes de camiones que iban saliendo por turnos desde Boceguillas e iban subiendo todo el puerto de Somosierra, y conforme íbamos sacando camiones, íbamos dejando sitio libre para seguir embolsando camiones. Esta era la situación a las 16:30.

A las 17:00 horas ya se empezaron a producir retenciones de vehículos, porque al hacer los filtros se iba ralentizando la salida de los vehículos y se empezaron a acumular aquí, en esta intersección. Asimismo, en este punto teníamos problemas con una subida que hay, donde también se iban quedando vehículos con problemas de circulación. Ahora les enseñaré una foto de cómo estaban estos dos puntos kilométricos, estas dos zonas, con retenciones hacia allá y hacia acá, que fue lo que centró toda la tarde de ese sábado 6 en la A-1. Les recuerdo que teníamos problemas graves en La Rioja, en Navarra, en fin, en muchos sitios. Ahí tienen el estado en que se encontraba la A-1. ¿Qué hicimos para resolver este problema de aquí? Este problema se había generado por la retención de vehículos al hacer los filtros, pero este no sabíamos exactamente de qué se trataba y el subdirector general de Operaciones intentaba llegar hasta ahí para contármelo y decidir qué podríamos hacer. Aquí lo que sucedía es que simplemente había muchísima nieve y los vehículos no podían seguir avanzando y se decidió por parte del subdirector general de Operaciones, con los mandos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y con el jefe de Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento, meter una quitanieves en sentido contrario que fuera limpiando toda esta vía. La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hizo ahí un trabajo excepcional liberando vehículos para que la quitanieves pudiera entrar, limpiar esta zona y que, por tanto, los vehículos pudieran continuar. Esa operación se realizó con éxito y, por lo tanto, se despejó esa vía y a las 19:00 horas ya esas dos grandes retenciones se habían convertido en retenciones, si me lo permiten, normales, es decir, en una retención típica de un episodio de nevada. Les quiero poner en contexto, que estamos en un episodio de nevada de nieve por aquí, de nieve por allí, en fin, como he dicho al principio, complejo de gestionar desde el punto de vista técnico sobre todo por los técnicos que tienen que resolver estas cuestiones. A las 19:00 horas seguían las restricciones a camiones y la orden de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de no pasar vehículos sin cadenas o neumáticos de invierno en Boceguillas. Esta situación la teníamos más o menos controlada a las 19:00 horas. Ahí tienen ustedes el kilómetro 103, que es donde estaba la retención por la acumulación de nieve y cómo ya al pasar la máquina quitanieves —vean ustedes aquí el resto de los coches que se habían quedado atravesados— en sentido contrario y limpiar esta vía se pudo dar salida a esta retención en sentido Burgos. Esto es ya a las 19:05 —fotografía que me envía en ese momento el subdirector general de Operaciones, que se encuentra ya sobre el terreno—. Esta es otra fotografía de la A-1 en el kilómetro 107 a las 20:30 con circulación lenta, pero fluida. A las 21:00 horas se puede decir que la situación en la A-1 está controlada más o menos y no hay ninguna retención, pero seguimos dejando de manera preventiva los cortes para camiones y la necesidad

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 14

de cadenas o neumáticos de invierno. Hasta aquí el relato de lo que sucedió en la A-1 y lo que en esa tarde nos preocupaba enormemente, que era la gestión en esa vía, en La Rioja, en Navarra, etcétera.

Como resumen, la actividad realizada por la Dirección General de Tráfico, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y el Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Carreteras, ha quedado especificada por los correos electrónicos que hubo desde el día 4 de enero entre todos los recursos humanos afectados: director general, secretario general, subdirector general de Operaciones y Movilidad, subdirectora adjunta de Circulación, jefa provincial de Tráfico de Valladolid, jefa coordinadora de Castilla y León y resto de jefaturas provinciales implicadas: Segovia, Ávila, Salamanca, directores del Centro de Gestión de Madrid y Valladolid, personal de ambos centros de gestión, responsables del gabinete del director general, responsables de prensa de la DGT, personal del departamento de Comunicación de la DGT y personal del servicio de radio. Les quiero decir que normalmente el servicio de radio de la DGT que informa los boletines a los que se conectan los sábados suele terminar a las cuatro o las cinco de la tarde, y se le dio instrucciones de que estuvieran funcionando hasta las tres de la madrugada del día siguiente; la empresa encargada lo tiene en contrato, así se le indicó y estuvo toda la noche emitiendo boletines de radio por expresa instrucción cada media hora. Cada media hora los ciudadanos podían entrar en la página web de la DGT y escuchar el boletín de radio, y aquellas radios o cualquier medio de comunicación que quisiera conectar con la DGT tenía información del boletín cada media hora. Además, hay que señalar que en el sector de tráfico de Madrid y León reforzaron su presencia y actuación anulando descansos, ampliando servicios y suprimiendo servicios o vacaciones, me refiero a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Como ya se ha indicado en la explicación cronológica de los hechos, el día 4 de enero el director general de Tráfico convocó reunión con el subdirector general de Operaciones y Movilidad y con la subdirectora adjunta de Circulación para planificar actuaciones de cara al fin de semana. A partir de aquí se sucede el flujo de información tanto a los ciudadanos como a los medios de comunicación. En cuanto a los medios de comunicación, he de decir que en el Centro de Gestión de Tráfico de Valladolid se emitieron 1576 señalizaciones y las correspondientes al Centro de Gestión de Tráfico de Madrid fueron 4543 señalizaciones en los paneles de mensajes variables. El día 5 de enero, ante la previsión de nevadas y avisos realizados por Aemet, se emite la nota de prensa a la que ya me he referido y al día siguiente esto que ven ustedes aquí fue lo que salió en los distintos medios de comunicación. Estas fueron las llamadas al 011, el teléfono de información de Tráfico. Como ven, las puntas de llamadas fueron muy importantes en las horas críticas. Se realizaron 42 000 llamadas, en concreto 41 911 llamadas, facilitando en tiempo real el estado de la circulación y las restricciones en la red de carreteras —de las que teníamos noticias, evidentemente—. De las encuestas realizadas, el resultado fue un 94 % de satisfacción. También quiero comentarles el pico que se produce en los accesos a la cuenta de Twitter con más de 81 000 seguidores, que vio multiplicada por 50 su actividad media. La página web de la DGT tuvo durante el fin de semana del 6 y 7 de enero más de medio millón de visitas, cuando un día normal roza las 20 000.

A la vista de lo expuesto a lo largo de mi comparecencia me gustaría finalizar resaltando las siguientes conclusiones: en nuestra opinión, desde el punto de vista de la comunicación e información, desde la Dirección General de Tráfico y desde el Ministerio de Fomento se realizó un importante despliegue de comunicaciones preventivas durante los días previos a las nevadas de cara a poner en conocimiento de los conductores la complicada situación que se preveía para el fin de semana. A su vez, una vez iniciado el episodio de nevadas, se facilitó puntual información sobre el estado de las vías a través de los distintos medios de difusión con los que cuenta la DGT: teléfono 011, página web, Twitter, servicio de radio, Tráfico, paneles de mensajes variables, etcétera. Por lo que respecta a la coordinación tanto interna como externa con el resto de administraciones implicadas: Ministerio de Fomento, Aemet y Protección Civil, como ha quedado reflejado en el relato de los hechos, esta fue fluida y eficaz, pudiendo resolverse el episodio de nevadas en las vías donde se dispone de todas las competencias y facultades sin incidencias graves en la complicada situación por las fuertes nevadas y el elevado tráfico que se estaba registrando con motivo de la operación retorno. Respecto a los medios dispuestos por parte de la Administración, también las cifras son elocuentes acerca del importante despliegue que por parte de la Dirección General de Tráfico, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y del Ministerio de Fomento se pusieron en marcha. Finalmente, en relación con la operación y gestión de las nevadas, quisiera reseñar una vez más que a la misma hora en que se estaban produciendo problemas en la AP-6 se estaban produciendo problemas en el resto de vías afectadas por el temporal de nevadas.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 15

Les paso a relatar las principales causas o incidencias que a juicio de esta Dirección General de Tráfico hacen que la actuación de la concesionaria en la AP-6 fuera absolutamente incorrecta y desacertada. La gestión de las solicitudes de restricción a pesados en la tarde del día 6 de enero no se realiza de manera coordinada en las tres carreteras pertenecientes a la concesión, es decir, la AP-6, la AP-51 y la AP-61, ya que, como ustedes han visto, en unos sitios se restringía a pesados y en otros no. Mientras que la restricción a pesados que se solicita en la mañana de ese mismo día entre las 11:23 y las 13:17 se hace de forma conjunta para las tres carteras, por la tarde se van restringiendo a pesados las distintas carreteras de forma progresiva y con unas diferencias de horarios que no permiten una gestión conjunta de la concesión y por tanto del tráfico. A las 14:04 en la AP-61, a las 15:05 en la AP-6 y a las 17:30 en la AP-51. Además, es una situación que no viene recogida en el Plan Operativo de Vialidad Invernal, por lo que no parece que se hayan estudiado previamente las medidas que hay que adoptar para hacerlas efectivas. Por poner un ejemplo, hasta las 17:30 no se corta a camiones la AP-51 mientras que la AP-6 llevaba restringida a pesados desde las 15:05, por lo que durante dos horas y veinticinco minutos y al no existir aparcamientos de emergencia en la confluencia de ambas autopistas, no es posible embolsar a los camiones procedentes de la AP-51 para evitar que accedieran a la AP-6. Se podría alegar que en la confluencia de ambas autopistas se derivaba a los camiones hacia la N-110, que dispone de acceso en el mismo enlace, pero esta también llevaba restringida a pesados desde las 16:30.

También se produce una deficiencia en cuanto a las comunicaciones que se transmitieron a la Dirección General de Tráfico y a la Dirección General de Carreteras. A lo largo de toda la tarde del 6 de enero el flujo de información no fue coincidente entre las distintas fuentes e intervinientes, con inexactitud en cuanto a restricciones adoptadas y localización de las mismas. En ningún momento se solicita el nivel rojo, es decir, restricción a vehículos sin cadenas o neumáticos de invierno. Esta medida, que es el paso siguiente a la restricción a camiones —nivel amarillo— y previa al corte total a todos los vehículos —nivel negro—, no es planteada en ningún momento por la sociedad concesionaria y en nuestra opinión fue una de las claves. El motivo de la aplicación de esta medida es precisamente evitar que circulen por la carretera vehículos que no estén preparados para hacer frente a situaciones de firme deslizante por acumulación de nieve. Si un vehículo se queda parado durante una nevada y después de un tiempo tiene que reanudar la marcha con cierto espesor de nieve a su alrededor, o va equipado con cadenas o neumáticos de nieve o es muy difícil que consiga avanzar. La sociedad concesionaria tampoco asumió la obligación en cuanto a ejecución efectiva de las restricciones. Les quiero recordar que el artículo 29 —que ya he leído al principio— dispone que la concesionaria tiene la obligación de establecer las medidas de ejecución de cortes de restricciones en las calzadas, erigiéndose incluso en autoridad. Por otra parte, la información transmitida a los usuarios a través de los paneles de mensajería variable de la propia concesionaria no fue la más adecuada, como acabamos de ver. Utilizó medios no adecuados para ya en última instancia evitar el acceso de vehículos a las zonas de bloqueo. En un par de ocasiones la sociedad concesionaria utilizó en el enlace de Villacastín máquinas quitanieves para impedir el acceso de vehículos al tramo comprendido entre los puntos kilométricos 80 y 60 en sentido Madrid. Estos medios están destinados y equipados para la realización de trabajos preventivos de extendido de fundente y curativo de retirada de nieve, no para cortar el tráfico. Además, el destinarlo a estos cometidos conlleva que dejen de realizar los recorridos que tenían establecidos, afectando al mantenimiento de la calzada. La sociedad concesionaria debería disponer de suficientes medios, furgones de señalización y personal para hacer efectivas las restricciones sin mermar la capacidad de trabajo de los medios destinados a la retirada de la nieve. El cierre no total del acceso a la AP-6 desde la AP-51, como he relatado anteriormente, sin cerrar materialmente el ramal de acceso directo a las 18:00 horas, cuando ya estaba cortada la AP-6 para facilitar el trabajo de las máquinas quitanieves en la zona ya comenzó a presentar problemas. Otro error fue la reapertura al tráfico de la AP-6 a las 19:10, cuando no se habían solucionado los problemas existentes y la previsión de nevadas no era favorable. Esto provocó el agravamiento de la situación y la introducción de más vehículos en la zona crítica. En ese momento ya se sabía que en el sentido a Madrid había vehículos ocupando la calzada y que aunque las máquinas quitanieves iban abriendo paso, no iban a poder volver para dar nuevas pasadas por esa calzada debido al bloqueo que había en el punto kilométrico 66 sentido Coruña; es decir, las máquinas quitanieves que iban en sentido Madrid, cuando llegaban a un punto tenían que volver por el sentido Coruña para hacer el recorrido, pero como en el Caloco había esa retención importante debido al camión que quedó allí averiado, las máquinas quitanieves no podían acceder para hacer el recorrido de vuelta. Pese a la situación anterior, no se toma la decisión por la concesionaria de cerrar nuevamente al tráfico la AP-6 hasta las 21:10, habiendo dejado pasar casi

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 16

dos horas desde su reapertura previa a las 19:00 horas. Una vez se bloquearon todos los vehículos en el punto kilométrico 70 de la AP-6 sentido Madrid, teniéndose constancia de este hecho a las 20:45 y dado el volumen de tráfico que se estaba reteniendo, no es hasta las 22:50 cuando se vuelve a solicitar el corte total de la AP-6 para todos los vehículos en sentido Madrid. Es decir, se vuelven a dejar pasar casi dos horas más hasta las 22:55 por parte de la concesionaria hasta que se declaró el plan de autoprotección de emergencia nivel 3, pasando a gestionarse el rescate de manera directa por la Administración; como saben ustedes, fundamentalmente por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y por la Unidad Militar de Emergencias. Del mismo modo, no fue hasta las 22:56 cuando se activó el plan de autoprotección y se comunicó a la subdelegación del Gobierno en Segovia, que procedió a solicitar la intervención de la Unidad Militar de Emergencias.

Les quiero decir que como consecuencia de todo esto el mismo domingo 7 de enero se procedió por parte del Ministerio de Fomento a la apertura de un expediente informativo a la sociedad concesionaria de la autopista AP-6. La apertura de este expediente tenía por objeto analizar la actuación de la concesionaria durante el episodio para determinar si existían motivos para iniciar un expediente de penalizaciones por incumplimiento del contrato y un expediente sancionador en virtud de lo establecido en la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión y en la Ley 37/2015, de Carreteras. Analizado el expediente informativo, les tengo que comunicar que se va a proceder por el Ministerio de Fomento a abrir el citado expediente sancionador a la concesionaria, así como el expediente de penalizaciones contractuales, dado que de las actuaciones previas realizadas han resultado indicios suficientes para la incoación de los dos expedientes, sancionador y penalizador, respectivamente. Es posible proceder a abrir ambos de forma complementaria, puesto que la norma permite que se sancione y que se multe por las dos vías. Adicionalmente, se van a solicitar los costes en que en su caso haya incurrido la Administración, así como la ejecución de inversiones por parte de las sociedades concesionarias a su costa.

Hasta aquí el informe de las actuaciones que les he querido relatar. Quiero finalizar como empecé, pidiendo disculpas a los ciudadanos por los fallos que se cometieron en la gestión de la nevada, fundamentalmente en la AP-6. También me gustaría terminar felicitando y agradeciendo de una manera muy efusiva su trabajo tanto a los funcionarios de la Dirección General de Tráfico, a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, a los guardias civiles de los puestos de los municipios colindantes a la AP-6, a la AP-51, a la AP-61 y a todas las autovías y carreteras de las distintas zonas que he ido relatando —las unidades de seguridad ciudadana de esos puestos también se emplearon para ayudar a los vehículos—, al Ministerio de Fomento por su actuación y por su colaboración en todo este episodio de nevada por toda España con las máquinas quitanieves y, por supuesto, a la Unidad Militar de Emergencias, que en último caso y ya como remedio paliativo y de rescate tuvo la actuación que todos ustedes conocen en la madrugada del día 7 de enero. De todo eso les tenía que informar y ahora, como ustedes comprenderán, estoy a su disposición para escuchar sus intervenciones.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director general, por la muy detallada información que ha facilitado a la Comisión ante la situación vivida en la carretera señalada y que responde muy ampliamente a la petición formulada por los distintos grupos.

A continuación, ajustándonos a la fecha de presentación de las peticiones de comparecencia solicitadas, tiene la palabra por siete minutos el Grupo Parlamentario Ciudadanos para intervenir.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Muchas gracias, señor presidente. Señor Serrano, gracias por comparecer a petición de este y de otros grupos y también voluntariamente, lo cual es de agradecer.

Señor Serrano, he de decirle que me deja usted perplejo. Su exposición, aparte de parecer un documental y poner en el mapa el Caloco —lo cual es muy importante—, me deja absolutamente perplejo. Aquí estamos hablando de responsabilidades y usted no es que sea un especialista en echar balones fuera, sino que los ha echado todos a la cesta. No hay ni un solo balón. Ha empezado diciendo que la culpa fue de los ciudadanos. Lo primero que dijo usted es que la culpa era de los ciudadanos, porque con la nieve no se puede andar. Ha mencionado usted también a Fomento. Llegó a hablar de la gestión de Fomento y de que este ministerio es al final el que realiza las concesiones. Luego nos ha dicho que toda la culpa la tienen los concesionarios, en este caso, el concesionario de la autopista de peaje. Nos ha dicho que ustedes no podían hacer nada porque la gestión de la autopista de peaje era de concesión. Sin embargo, nos cuenta que en la AP-15 el Gobierno Foral de Navarra sí estaba haciendo gestión en la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 17

autopista y nos cuenta usted también que en la AP-68 la Guardia Civil estaba haciendo gestión de lo que pasaba allí, pero en la AP-6 no. Milagrosamente en la AP-6 no estábamos haciendo gestión. Estábamos en la A-1. No tengo que decirle dónde estaba usted, pero desde luego en la AP-6 no estaba. Bueno, usted estaba en su casa.

He de decirle que nos ha tratado con la misma condescendencia y con la misma prepotencia con la que puso usted su tuit diciendo que usted estaba en su casa en Sevilla pasando el día de Reyes, que era una ciudad maravillosa donde funcionaban las líneas telefónicas e Internet y que al día siguiente ya harían un comité de seguridad vial en la DGT para ver lo que había pasado. Con la misma condescendencia y con la misma prepotencia nos ha tratado ahora. Usted es un gestor público. Nos dice que es muy difícil y que gestionar estas cosas es muy complicado. Entiendo que quizá ser concejal de fiestas mayores en el Ayuntamiento de Sevilla es más fácil. Seguramente eso es muchísimo más fácil. Señor Serrano, ha estado usted trece años de concejal en el Ayuntamiento de Sevilla, ha estado usted también al frente de Mercasevilla y ahora está en la Dirección General de Tráfico y los ciudadanos tienen que sufrir su gestión nefasta. He de decirle desde luego que en la Dirección General de Tráfico la sufren todos los ciudadanos. Parece que usted, entre otras cosas, solo está cerca de aquellos sitios donde también está el ministro del Interior; eso tendrá que explicarlo el señor ministro. Yo quiero decirle una cosa. Claro que esto es complejo, pero si a usted le parece complejo, déjeselo a otro. No hay ninguna obligación de ser un cargo público. Como le he contado, lleva usted trece años en Sevilla, ha estado usted también de director de Mercasevilla y ahora está usted aquí. No hay ninguna obligación de hacer esto. Puede usted dejarlo. No pasa nada. No pasa nada porque usted lo deje. Si a usted le parece complicado, deje usted espacio a alguien más competente. Me gustaría hacerle dos preguntas. Una: ¿ha presentado usted su dimisión al Ministerio del Interior? ¿Cree usted que debe presentar su dimisión al Ministerio del Interior? Segunda pregunta: ¿ha cesado usted a alguien de su equipo o todo el mundo lo ha hecho perfectamente? Claro que si vamos a echarle siempre la culpa al tercero, haremos documentales y hablaremos del Caloco.

La falta de previsión fue tremenda. Ya sabemos que cuando hay nieve no se puede circular, pero el tema es que no haya nieve para poder circular. Ya sabemos que si las carreteras están nevadas es imposible circular por la carretera; de lo que se trata es de que los ciudadanos puedan circular por una carretera que no esté nevada, que se limpie adecuadamente, que se haya señalizado, que se haya balizado un carril para permitir el paso a las máquinas quitanieves y, por tanto, que la circulación tenga que ir por una vía de servicio o por un solo carril en vez de por todos... En fin, yo no le tengo que decir cómo hacer su trabajo, entiendo que quien le ha puesto ahí piensa que usted sabe hacer su trabajo. Yo creo que está demostrado que no sabe hacerlo. Usted es el máximo responsable de la Dirección General de Tráfico y eso significa que es usted el máximo responsable de la seguridad de todos los automovilistas —de todos los automovilistas— y esa responsabilidad no se puede delegar ni se puede rehuir diciendo que la culpa la tiene una concesionaria que no cortó adecuadamente. Para eso está usted. Hubo falta de previsión acerca de lo que podía pasar. En sus conclusiones ha dicho que todo funcionó muy bien. Le ha faltado decir que la advertencia del Servicio de Meteorología también funcionó, porque dijo que iba a nevar y nevó. Efectivamente, también funcionó, luego se sabía que iba a nevar. Si se sabía que iba a nevar y se sabía lo que iba a pasar, creo que su falta de previsión fue tremenda. Usted no nos ha anunciado que vaya a asumir ninguna responsabilidad. No nos dice qué plan ha diseñado para subsanar estos errores, más allá de que va usted a sancionar a una concesionaria. No nos dice qué es lo que va a pasar si mañana vuelve a nevar. Le recuerdo que estamos en el mes en enero y que puede nevar; en España nieva a finales de enero y también en febrero. ¿O es que vamos a dejarlo todo al albur de la concesionaria de la autopista de peaje? A lo mejor sí que tiene un plan y se podían haber hecho cosas. En ese caso, creo yo que se ha hecho una mala previsión. Señor director general, falta de gestión, mucha improvisación y falta de previsión. Le quiero recordar una cosa que dijo su compañero de Gobierno, el secretario de Estado de Infraestructuras y Transporte. Dijo: La gestión del temporal de nieve en la AP-6 no se ha realizado correctamente. Según usted, todo perfecto, salvo la concesionaria.

Por cierto, una vez que vio que pasaba esto y que se estaba desarrollando de esta manera, ¿de verdad no se le ocurrió a usted coger un AVE o un avión y venirse a Madrid? Yo creo que en San Pablo se podía circular y que los AVE Madrid-Sevilla también circulaban. ¿No se podía usted haber acercado al centro de control de Sevilla o de Andalucía? No, usted siguió en su domicilio. Bueno, pues está muy bien. Nos dice que a usted no le hace falta más que un teléfono móvil y un ordenador para gestionarlo. Con eso podemos gestionar el colapso de 3500 familias que pasaron una noche entera, como usted bien ha dicho, en circunstancias absolutamente exageradas y que nadie desea, en una noche en mitad de una carretera.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 18

Señor Serrano, según usted, para qué vamos a estar en Madrid si en su casa lo gestiona perfectamente. Yo creo que como tiene usted un equipo de confianza que le permite hacer eso, a lo mejor tiene que cesar a alguien de su equipo de confianza. Pero parece que no. Insisto en que esta Administración, la del Partido Popular, vuelve a no asumir ninguna responsabilidad. Echa balones fuera, y siempre a los mismos, a las concesionarias y, sobre todo, a los usuarios, que son los primeros que usted dijo que tenían la culpa de todo esto.

Dijo usted que cada uno tiene que hacer sus propias reflexiones. Esa es la forma en la que usted cerró su comparecencia ante los medios de comunicación después de esos días, y entiendo que es la forma en la que usted quiere asumir sus responsabilidades. No sé si usted ha hecho sus propias reflexiones. Desde luego, escuchándole hoy, no ha hecho ninguna reflexión. La única posibilidad de reflexión, después de lo que nos ha contado, significaría haber presentado su dimisión al ministerio. Nosotros entendemos que todavía usted se mantiene como director general de Tráfico porque tiene un equipo de Gobierno que le está respaldando. Si usted no ha dimitido ni ha sido cesado no obedece más que a la responsabilidad del señor ministro y del señor Rajoy, que son los que a usted le mantienen en ese cargo. Es un cargo —insisto— de confianza. Todos conocemos cuál es su amistad con el ministro. Ya he explicado antes dónde ha estado usted anteriormente realizando diferentes tareas de responsabilidad política, y quiero recordar que no es el único manchón que tiene usted en el año y poquito de gestión que lleva al frente de la Dirección General de Tráfico. Estamos hablando de su responsabilidad como máximo responsable de la Dirección General de Tráfico y encima sigue teniendo usted todavía ese tachón, hablando de la gestión de su vivienda...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gutiérrez, su tiempo ha terminado y, además, le ruego que se atenga a la cuestión.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Le voy a informar. Es una sesión extraordinaria y lleva un orden tasado por Reglamento. Por tanto, le ruego que se atenga a la cuestión...

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Ya. Voy concluyendo.

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señor Gutiérrez.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Voy concluyendo.

El señor **PRESIDENTE**: Sí. Pues le pido que concluya y, además, que se ajuste a la materia.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Bueno, voy concluyendo...

El señor **PRESIDENTE**: Se ha excedido en el tiempo.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Creo que me he ajustado a la materia...

El señor **PRESIDENTE**: No.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Yo creo que me he ajustado a la materia, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Yo le digo que no. Ahora se iba a referir a otro episodio.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: No, yo no me voy a referir a nada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gutiérrez, le he pedido que concluya y que se ajuste a la cuestión.

El señor **GUTIÉRREZ VIVAS**: Estoy concluyendo, señor presidente. Muchas gracias.

Señor Serrano, le repito que no esperamos su dimisión. Lo que esperamos es su cese por parte del ministro, que es el que todavía le mantiene. Esperamos su cese por parte del presidente del Gobierno, que es el que le mantiene a usted en su cargo. Es de una irresponsabilidad tremenda echar la culpa de lo que ha pasado a los ciudadanos, echar la culpa solamente a las concesionarias y no hacer ni una sola autocrítica en casi dos horas de exposición; no es que haya estado usted exponiendo durante veinte minutos, sino que han sido casi dos horas de exposición.

Muchas gracias, señor presidente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 19

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Gutiérrez.

A continuación, por siete minutos, tiene la palabra el portavoz del Grupo de Podemos. Don Jorge.

El señor **LUIS BAIL**: Muchas gracias, señor presidente.

Para empezar, quisiera decir que ha tardado en llegar a la cuestión lo mismo que si hubiéramos ido directamente al lugar de los hechos, cuarenta y seis minutos. Pido cierta diligencia para así poder contestar a todo lo que se ha dicho.

En la comparecencia que ha hecho hoy se ha pintado usted mismo como un espectador y como una víctima. Es el relato que podría haber hecho un trabajador de la UME y no el que debería haber hecho un director general de Tráfico. En su relato de los hechos usted ha remarcado más otros hechos que no tienen nada que ver con lo ocurrido. Para empezar, no fueron circunstancias extraordinarias, como primeramente se dijo. Era una nevada ordinaria, como usted mismo ha dicho enseñando el mapa. Aemet lo había recogido y lo estaba difundiendo desde el miércoles y todos los avisos estaban activados desde el jueves. Además, se daba en una autopista cercana a Madrid y no en una comarcal perdida en el Pirineo, y el parte meteorológico coincidía con la operación retorno, para la que se suponía que había suficiente antelación —ha hablado de la directriz del 14 de noviembre—. En segundo lugar, hubo una nefasta gestión. Usted ha hablado de los errores de los demás, pero no ha hablado de los suyos propios, cuyas consecuencias fueron más de tres mil vehículos parados en una autopista, bloqueados veinte horas, toda la noche; no había paneles informativos, según los propios testigos, y, además, la Agrupación de Tráfico estaba redirigiendo a los coches a la AP-6 desde otras carreteras, como la nacional.

Frente a la inoperancia del Gobierno a poner medios, usted ha dicho que la concesionaria dio datos inexactos, que hubo falta de comunicación y que hubo total descoordinación. Hay que reconocer aquí la solidaridad de los vecinos que ayudaron en La Rioja, en Alsasua, en Villacastín, así como de la Policía, la Guardia Civil, la UME, la Ertzaintza, los bomberos y el resto de los dispositivos de los funcionarios, que hicieron su trabajo, no así la directriz y la dirección política, que estaba ausente. Ha dicho también que a las 18:45 había llamado al ministro, que a las 19:05 empezaba la nevada extremadamente fuerte y el señor ministro —esto lo ha omitido— fue al fútbol a las 20:45. No había esa urgencia, al parecer, o no consiguió transmitirle al ministro que era una situación que iba a provocar esas consecuencias a las familias, que luego se declararon absolutamente indignadas por las declaraciones que hizo en las redes sociales. Las declaraciones que hizo después fueron incluso peores. El principal argumento fue que se sabía, que se avisó desde el viernes por la mañana, pero que además la culpa era de los propios conductores. Los tuits son realmente escandalosos, tanto los que se produjeron en ese momento sobre la falta de información de dónde estaba usted como los que se produjeron después, el de las palas, los silbatos, la radio portátil que debía llevar la gente —no sé si usted lleva este equipamiento de supervivencia de holocausto en el coche—. La Dirección General de Tráfico nos parece que está haciendo una comunicación nefasta. No ha habido ninguna asunción de responsabilidades, sino todo lo contrario. Las declaraciones fueron que o no se enteraron o no tomaron precauciones necesarias. La culpabilización que hizo a los conductores y a las familias es del todo condenable. Además, las medidas de prevención que propuso han sido totalmente insuficientes: dicen que pasarán el teléfono de la UME a más gente —no sé si harán un grupo de WhatsApp—. Además, usted tenía fe en que con un teléfono y un ordenador se podía gestionar. El subdirector general de Operaciones nos dijo que estaba en el campo, en el propio lugar, en la A-1 y en la AP-6, y usted estaba en Sevilla. Tenemos —lo ha dicho al principio— ocho centros de gestión del tráfico repartidos por toda la geografía. ¿Quién hay en esos centros de gestión? Si no está el director general y no está el subdirector general de Operaciones en ninguno de esos centros, no sé quién está al mando.

Quiero hacerle dos preguntas. El ministro de Fomento declaró que se tomaron una interminable lista de actuaciones para evitar los problemas en ferrocarriles. ¿Qué medidas preventivas había en el operativo? Usted ha ido poniendo las fotografías, pero, ¿no tenía ninguna capacidad la Dirección General de Tráfico para ver a través de las cámaras los colapsos que se estaban produciendo y haber detectado el problema y haberlo prevenido? ¿Las cámaras de la DGT no detectaron esos problemas? Porque —corríjame si me equivoco—, hay cámaras en la AP-6. A la UME se la llamó a las 23:30 del sábado 6, pero con relación a todo esto usted se ha acogido a una ley franquista de 1972 para decir: Es el mercado, amigo. No hay ninguna responsabilidad. Lo que está haciendo usted es poner la concesión por encima de la seguridad vial en el tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 20

Usted ha hecho directamente una acusación, ha dicho que no hubo coordinación con la autopista, lo cual me parece realmente muy grave. Ha dicho que los planes fallaron. A mí lo que me habría gustado de un director general es que hubiera venido aquí con reconocimiento de los errores que se han cometido desde la propia dirección general y con propuestas. Nuestras propuestas serían parar tanto los recortes en los servicios públicos respecto a los efectivos, que fueron los que realmente actuaron en esta situación, como el expolio público, porque este es el caso de las concesiones. Algún alcalde suyo comentaba que algunas concesiones tienen memoria, motivo por el que hemos exigido a Fomento el fin de esta concesión. Asimismo, pedimos la responsabilidad política. Corrijame si me equivoco al decir que usted es el responsable político del tráfico de las carreteras de titularidad estatal en este país. ¿Es cierto o no?

Como le decía, obviando las polémicas personales —el tema del piso o el del paseo en la fragata *Elcano*—, nuestras razones para que usted, como director general de Tráfico, tenga que dimitir son la falta de capacidad que ha demostrado en el conflicto del funcionario examinador; la incapacidad de dar respuesta al constante aumento de las cifras de siniestralidad, dado que realmente nos preocupa que este año —como ya dije durante la última comparecencia del director general de Carreteras— haya seguido aumentando...

El señor **PRESIDENTE**: Don Jorge, se está saliendo del contenido de la comparecencia.

El señor **LUIS BAIL**: ... y la tercera es la falta de diligencia en este último operativo.

El señor **PRESIDENTE**: ¡Don Jorge!

El señor **LUIS BAIL**: Las consecuencias son que el Defensor del Pueblo ha iniciado actuaciones de oficio; CSIF ha destacado la falta de liderazgo de la DGT y Fomento en la gestión; la Asociación Unificada de la Guardia Civil ha pedido su dimisión; UGT y los sindicatos han pedido su dimisión, además de denunciar la actuación de Televisión Española en la cobertura del atasco monumental; el RACE ha reclamado la revisión de los planes de vialidad invernal; la Organización de Consumidores y Usuarios, Facua, y otros afectados han puesto en marcha y apoyado acciones judiciales colectivas para denunciar que los paneles informativos no informaban de los problemas en la autopista colapsada. Hasta el comisario honorario Marhuenda ha pedido su dimisión.

Desde la oposición creo que hemos estado dando orientaciones políticas a través de proposiciones, de posicionamientos, los cuales han sido sistemáticamente desoídos. El Partido Popular y los ministros matizaron sus declaraciones realizadas en un primer momento y se disculparon después de incendiar las redes sociales, y, matiz tras matiz —con la ayuda de Televisión Española—, para minimizar la situación nos encontramos con el absurdo de que el director general de Tráfico hace un relato de los hechos y no asume ninguna responsabilidad. Su Gobierno está atrapado en la hemeroteca de 2009, año en el que se pidió la dimisión de la ministra de Fomento. Por ello, por coherencia con la hemeroteca, por acción pero sobre todo por omisión, creemos que este es un ejemplo de ineptitud, de antigestión y de, como decía el señor Rajoy, incompetencia supina. «La gente merece respeto por ser persona, por ser contribuyente y por sufragar los servicios públicos». Por tanto, señor Serrano, desde nuestro grupo pedimos su dimisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Jorge.

Ya ven que estoy aplicando los tiempos de manera muy flexible. A continuación, cubierto ya el turno de los dos grupos que han pedido la comparecencia del Gobierno —comparecencias que se acumulan—, tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto. El portavoz del Grupo Mixto está ausente y tampoco está el portavoz del PNV, el señor Legarda. Por ello, pasamos al Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **OLÒRIZ SERRA**: Gracias.

En mi grupo, nada que interese al ciudadano nos es ajeno. He escuchado atentamente lo que ha dicho el señor Serrano, para lo que yo pondría un titular: conformismo con cierto grado de satisfacción, lo cual me ha preocupado. Yo no intervendré con tanta acritud como algún grupo que da apoyo al Gobierno, y también le diría que no encuentro mal que se pueda dirigir desde Sevilla un dispositivo de este tipo, siempre que se haga bien. La Generalitat de Catalunya está siendo dirigida desde Madrid con el 155 y a lo mejor se la podrá dirigir desde Bruselas o Copenhague (**Rumores**), por tanto, no veo mal que en el siglo XXI se pueda dirigir un dispositivo como este desde Sevilla si tienes un buen equipo y cuentas con los medios adecuados para hacerlo. El problema sería que no tuviese los medios adecuados, y en este sentido yo pensaba que si usted no tiene los medios adecuados nos lo diría. Pensaba que nos diría que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 21

el dispositivo falló, no porque usted estuviese en Sevilla, sino porque no tenía los medios adecuados como para, sin estar *in situ*, dar la solución imprescindible.

Yo me voy a fijar sobre todo en la gestión, en primer lugar, en lo que tiene que ver con la prevención. Usted ha hablado poco de los protocolos y de las medidas que se han de llevar a cabo. Es verdad que nos ha puesto la diapositiva de verde, rojo, negro, etcétera, pero todo parece indicar que algunos de estos protocolos no funcionaron —me gustaría saber cuáles— y que las medidas que funcionaron en algunos sitios no lo hicieron en otros, especialmente en la AP-6. Supongo que no todo es responsabilidad de la concesionaria, en la medida en que las concesionarias tienen otras carreteras en sus manos. En segundo lugar, la resolución a mi parecer fue lenta. Cuando usted nos hablaba de lo que iba pasando cada hora, a este modesto observador se le encendían las luces rojas como para ver que se había de cortar rápidamente determinada entrada y que con los medios que tenemos en nuestras manos —también desde Sevilla— se podría haber actuado con prontitud. Algo ha pasado aquí y es necesario hacer una crítica oportuna.

En cuanto a los efectivos, yo siempre he pensado que vamos cortos de efectivos; que las policías en España tienen mucho trabajo. El hecho de tener tantos miles de policías españoles en Cataluña me lleva a pensar en los vasos comunicantes. ¿Cómo pueden dejarse tantos y tantos sitios sin cubrir? Y si hay una emergencia, ¿se puede actuar con prontitud? Usted ha dicho una cosa muy importante, y es que cuando hay una emergencia no solo intervienen las unidades específicas, sino también todas las que están cerca, y la profesionalidad es fundamental, pero también los medios que se tienen. Si tienes la mitad de los guardias civiles o de los policías que has de tener, actuarás la mitad de bien. Este es un hecho al que usted no ha hecho referencia; a lo mejor es que no tenía ninguna importancia, aspecto que me gustaría saber.

Las lecciones que se desprenden de los hechos serían la última cuestión, porque supongo que se podrá sacar alguna lección. Aparte de poder sumarme a la petición de dimisión, para mí lo importante es no ya su testamento, que quedaría mal, sino la documentación que dejará a quien venga, y es bueno —se quede o no— que se saque una lección de los hechos. Hay una que me sorprende como legislador, y es que continúe funcionando en España una ley de 1972 para las autopistas. Esto afecta a todos los legisladores. O es que iba muy bien —niquelada— y habría funcionado también ahora —y no— o es que ha habido una cierta condescendencia —porque pasa en otros aspectos— con estas concesionarias. Seguro que el año 1972 no había 17 000 kilómetros de autopistas, seguro que no, y la cantidad de coches en España en el año 1972 no se parecía en nada a la de la actualidad. Por tanto, ¿realmente este artículo que usted nos ha dicho y esta ley se corresponden con las necesidades actuales? Y si no es así, ¿nadie lo ha detectado hasta ahora?

Yo no sé si el expediente informativo y el de penalización de Fomento irán en este sentido, porque la verdad es que con su explicación no he sabido quién era responsable de cada cosa, es decir, quién era el responsable de la concesionaria en esta AP-6, quién daba las directrices, cuánto material tenía, cuánta gente estaba en aquellos momentos trabajando, ni tampoco quién y cuándo se hizo responsable en la madrugada desde su dirección general, quién y cómo lo solucionó. Para mí lo más importante es encontrar las lecciones y los medios. Si se pueden encontrar 87 millones para una operación en Cataluña, seguro que con menos millones se podría actuar en la prevención y hacer el trabajo adecuado para que todos los españoles estuviesen tranquilos cuando salieran en coche en invierno. Esto sería lo mejor que podrían escuchar hoy. Voy acabando. Hoy no han escuchado esto. Sí han escuchado algo que ya se merecían hace quince días: sus disculpas. Esto se lo merecen ahora, pero también se lo merecían hace quince días, como se merecían que no se les culpabilizara. Es cierto que los humanos tenemos muchos defectos —todos—, los tenemos como ciudadanos, como padres y como políticos, pero culpabilizar a aquel padre de familia que tiene un coche utilitario y que tendrá una nevada una vez al año porque no lleve el kit adecuado no es la mejor pedagogía posible. Dicen que la mejor manera de enseñar es el ejemplo. Podríamos empezar por su dimisión y a partir de aquí dar soluciones a los problemas pendientes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olòriz.

No puedo estar más de acuerdo en que todos tenemos defectos y en que todos tenemos que reflexionar. A lo mejor a todos los grupos de la Cámara les corresponde una parte de responsabilidad si es que la ley de 1972 está vigente, porque le recuerdo que todos los grupos tenemos capacidad para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 22

legislar. Yo, que llevo veinticinco años en la Cámara, asumo mi parte de responsabilidad. Espero que los demás también. Muchas gracias.

A continuación, el señor Bellido, por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **BELLIDO ACEVEDO**: Muchas gracias, señor presidente.

Agradezco al señor Serrano las explicaciones, aunque he de decirle que no nos ha explicado la razón fundamental por la que aún no ha presentado su dimisión. A lo largo de la intervención he llegado a pensar que quizá era usted un señuelo del Gobierno y que va a presentar la dimisión entre hoy y la comparecencia del ministro del Interior el miércoles o la del ministro de Fomento también el miércoles. El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado la solicitud de que ambos ministros comparezcan. La experiencia nos dice que los cargos del Partido Popular lo aguantan casi todo —han aguantado cosas mucho más graves—, lo único que no suelen aguantar es cuando se les critica desde instancias muy próximas, como han hecho los señores Marhuenda e Inda e incluso la señora Seguí, su antecesora en el cargo, que dejó un infausto recuerdo en el sector. Usted ya no le está prestando un servicio a este país, créame, en todo caso le está prestando un servicio a su mentor, el señor Zoido.

Usted ha hecho un recorrido sobre diferentes lugares de La Rioja. Yo soy de la provincia de Guadalajara. Si en Guadalajara no hubo tantos problemas fue por la buena actuación de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y también de la Diputación de Guadalajara, que no es de mi partido, sino del suyo, y se lo reconozco públicamente. Sin embargo, voy a ir a los lugares donde la incidencia fue mayor y donde la actitud fue profundamente negligente. ¿Nos puede explicar qué sucedió en la AP-68 y en la A-12 que generó un enorme problema en las principales vías de La Rioja Alta? ¿Qué planes de emergencia activaron con anterioridad, no ese día, sino con anterioridad?, porque la nevada estaba prevista cinco o siete días antes, usted mismo lo ha reconocido. ¿Se trabajó con la concesionaria de esta autopista de peaje algún plan? Hubo personas allí que estuvieron retenidas casi diez horas. ¿Sabe que el Defensor del Pueblo ha abierto en este caso una investigación de oficio, como la ha abierto también en el caso de la AP-6? Por cierto, no ha mencionado, en el caso de la AP-6, la N-603, que pudo actuar como solución. ¿Cómo fue la coordinación entre la DGT y la empresa concesionaria de la AP-6 en los días anteriores? No le digo en los días que se vivieron, porque ya nos ha explicado que fue una relación de pura tensión más que de complicidad o de coordinación. ¿Cómo fue la coordinación entre los ministerios? Usted nos ha contado que desde el día 4 estaban todos prácticamente activados. Por cierto, usted se dedicó a mandar a un subordinado suyo de un lugar a otro, y me parece muy bien que le mandase de un lugar a otro —al alto del Caloco, ha dicho usted—, pero si tan importante era estar *in situ* no sé cómo justifica usted el tuit famoso de su estancia en Sevilla, una ciudad maravillosa. Es el único tuit que no nos ha puesto aquí para informarnos de sus actuaciones.

Sobre las actuaciones, ¿a qué hora se cortó el tráfico de la autopista y quién tomó la decisión, la concesionaria o la DGT? ¿Cuándo se informó, si se informó, de la obligación de usar cadenas a los que estaban quedándose apresados en la ratonera? Hay muchas preguntas —tengo aquí un montón, las hemos presentado por escrito y, como nos van a tener que contestar, no voy a aburrirles con esto—, pero lo que no me parece de recibo es que quisieran que los cortes los hiciera la concesionaria y no la DGT a través de la Guardia Civil, porque se podían haber hecho perfectamente justo antes de acceder al peaje y, por tanto, no tiene ningún sentido que lo hicieran así.

Las respuestas que dan ustedes son absolutamente contradictorias con las que han dado los dueños de la concesionaria, pero aunque ustedes tuviesen razón y todo fuese culpa de la concesionaria, lo cual no es creíble, esto no les exonera en absoluto. Usted se ha referido a una normativa para responsabilizar a la concesionaria y ha utilizado un artículo que se refiere a la vigilancia de la autopista en ausencia de los agentes públicos competentes, ausencia que solamente habría de darse si la situación fuese ordinaria. Sin embargo, como usted ha reconocido, la situación era profundamente extraordinaria y desde el día 4 estaban activados miembros del Ministerio de Fomento y de la Dirección General de Tráfico. Además, hay una sentencia del Tribunal Supremo que establece con claridad la responsabilidad de la Administración y que es la DGT, la Dirección General de Tráfico, la competente para velar por el cumplimiento de las obligaciones de la concesionaria y coordinar con ella las actuaciones necesarias. Esta es una sentencia del Supremo del año 2016 y, por tanto, no puede usted exonerar su responsabilidad sobre lo que han hecho.

Por otra parte, su gestión fue sin planificación y sin coordinación. Fallaron en el antes claramente, fallaron en el durante, como ha quedado más que acreditado, pero el colmo fue lo que sucedió después,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 23

porque sumaron a la incompetencia la insensibilidad. Eso es lo que no tiene perdón. Frente a eso, hay que subrayar el trabajo heroico —que por supuesto hay que agradecer— de la UME, a la que ustedes tanto criticaron cuando se fundó, de la Guardia Civil, de los funcionarios de Castilla y León y de Fomento, de los operarios de la concesionaria que trabajaron esos días y, por supuesto, de los alcaldes, alcaldesas, vecinos y vecinas de los pueblos, que atendieron con generosidad a los que se veían apresados por su nefasta gestión. Y tras el temporal de nieve, llegó el temporal de tonterías: culpar a los conductores o inventarse un kit antinevadas al que no sé si hoy va a sumar el puntero que nos ha enseñado aquí. Podría haber incorporado a este kit antinevadas —para que fuese ya un kit antiincompetencia— una camilla, un pijama o un libro. Mire, señor Serrano, usted tendría que haberse ido ya, tendría que haber dimitido. Desde luego, si no lo ha hecho ni ha cesado a nadie debe darnos alguna explicación. Empezó con la polémica del pisito y el Grupo Parlamentario Socialista no quiso hablar de aquello por alejar a la DGT del centro de la polémica; continuó con el desastre de gestión de los examinadores y las autoescuelas; nos ha traído unos datos de siniestralidad realmente terribles y ahora la gestión del temporal, que ha sido tan desastrosa que usted sigue atrapado en la AP-6. No es que se lo pida el Partido Socialista, es que se lo han pedido los suyos: Marhuenda, Inda, María Seguí. Por eso le tenemos que pedir, señor Serrano, que se marche, que libere a la DGT de una gestión personalista, yoísta, y que impida que la institución que tiene que velar por la seguridad vial esté permanentemente en el centro de la polémica. Sé que a continuación de mi intervención —como pasa en todas las comisiones de comparecencia— vendrá el portavoz del Partido Popular —con habilidad, por cierto— a sumar la letanía de reproches y del «y tú más», pero independientemente de lo que haya pasado en gestiones anteriores ya deberíamos haber aprendido. No le pedimos que no sancione a la AP-6 —por cierto, me sorprende que después de haber tenido una coordinación tan mejorable con el Ministerio de Fomento hoy haya sido aquí su portavoz y haya anunciado ya expedientes sancionadores; le preguntaremos al ministro de Fomento cuando comparezca el miércoles si respalda sus palabras—, no se trata de echar las culpas fuera, se trata de asumir las responsabilidades propias. Su personal estaba dando la cara, pero usted no lo estaba haciendo, y creo francamente que lo mejor que puede hacer por la seguridad vial en este país hoy es marcharse.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, don Pablo Bellido.

A continuación, para cerrar el turno de grupos parlamentarios, tiene la palabra por siete minutos —igual que el resto— el señor Gamazo.

El señor **GAMAZO MICÓ**: Buenas tardes, señor presidente. Buenas tardes, señorías.

Bienvenido, señor Serrano, a esta su Comisión. En aras de la transparencia, hoy el señor director general de Tráfico comparece a petición propia y de otros grupos en esta Comisión. Cabe destacar que el Gobierno ha impulsado de forma inmediata las peticiones de comparecencia en el Congreso de los ministros de Fomento e Interior y del propio director general de Tráfico tras las nevadas del primer fin de semana del año. Desde el Grupo Parlamentario Popular le agradecemos su minuciosa, intensa y detallada información, en la que hemos descubierto cosas que la concesionaria no ha dicho en ninguna de las entrevistas que ha realizado en los medios de comunicación y que la ciudadanía no sabía, como, por ejemplo, ese dato de que a las 19:00 horas libremente decidió abrir la autopista con todo lo que ello repercutió en la circulación. Por tanto, ha sido una intervención extensa y agradecemos todas esas nuevas informaciones.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, quiero manifestar nuestra solidaridad, en primer lugar, con todas las personas que se quedaron atrapadas en la autopista de peaje, porque nos estremecieron profundamente, como a todos, los testimonios de angustia y abandono y el drama vivido por centenares de personas; algunas familias enteras con niños, bebés y personas mayores. Por eso les trasladamos desde aquí —ya lo hemos hecho desde otras vías—, desde la Comisión de Seguridad Vial, nuestras más sinceras disculpas por esas molestias y ese sufrimiento del que es responsable —por mucho que no quieran oírlo aquellos que hoy están perplejos— la entidad concesionaria, que es la que debería haber sorteado un fenómeno natural adverso y previsible —como bien previno la Agencia Estatal de Meteorología— y haber logrado mantener operativa la autopista garantizando el tránsito por ella. Por último, queremos agradecer el trabajo desarrollado por todas las personas que socorrieron a quienes estuvieron atrapados, a los miembros de la UME, a los miembros de la Guardia Civil, a los miembros de los cuerpos de Policía Local de los ayuntamientos y al personal de Cruz Roja.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 24

Señorías, el Gobierno —por mucho que les pese— actuó en cuanto tuvo conocimiento de la situación de colapso que se había creado como consecuencia de los importantes y graves defectos de procedimiento y comunicación por parte de la concesionaria, que en muchos aspectos actuó de manera negligente. Lo dijeron ya en el Comité de Seguridad Vial de la DGT el pasado día 10 de enero. El Gobierno activó los protocolos y estableció un control de seguimiento desde el Ministerio del Interior y desde el Ministerio de Fomento, como bien ha comentado el señor Serrano. A todas luces, la deficiente respuesta de la concesionaria desencadenó el enorme caos circulatorio. Huelga recordar —por mucho que no quieran recordarlo— que la concesionaria es la responsable de la vigilancia y control de la infraestructura desde su centro de operaciones en San Rafael y que la entidad concesionaria tiene su propio plan de vialidad invernal, distinto al del Ministerio de Fomento.

No voy a pararme a detallar toda la previsión del Gobierno desde el momento en que, el jueves 4 de enero, las previsiones de la Agencia Estatal de Meteorología avisan de esas precipitaciones y saltan todas las alertas. Desde el Ministerio del Interior y la DGT se informa a los ciudadanos y a los medios de comunicación y desde el Ministerio de Fomento se articulan todos los mecanismos del plan invernal en todas las comunidades autónomas que estaban en alerta, especialmente en Castilla y León y Madrid. Por tanto, el temporal fue anunciado por la Agencia Estatal de Meteorología con suficiente antelación. Por eso, a pesar de las incidencias sufridas en numerosas vías, no se dio un colapso de la magnitud del que hubo en la AP-6 en ninguna de las infraestructuras gestionadas por el Ministerio de Fomento y controladas por la DGT desde sus ocho centros de gestión de tráfico. Desde primera hora de la tarde del sábado 6 de enero, día de Reyes, se activó el gabinete de crisis del Ministerio de Fomento, ya que no solo había problemas —como bien ha detallado— en la AP-6, sino también en el resto de carreteras del Estado, problemas que se fueron solucionando, hasta el punto de que la A-6, gestionada directamente por el Ministerio de Fomento, por ese ministerio dirigido por el Partido Popular, se utilizó como vía de escape porque estaba en condiciones para poder ser utilizada. Señorías, no deja de ser curioso que las tres únicas vías con problemas serios en toda España que se colapsaron por la intensa nevada del 6 de enero fueran tres autopistas de peaje, todas ellas gestionadas por la misma concesionaria, y que las vías alternativas a esas autopistas de peaje, gestionadas directamente por el Ministerio de Fomento, por el Gobierno del Partido Popular, no tuvieran los problemas de colapsos sufridos en la AP-6, la AP-61 y la AP-51.

Señorías, en el ámbito de la vialidad invernal las autopistas son gestionadas y explotadas por las empresas concesionarias. Como no es normal que esa concesionaria no fuera capaz de hacer frente a condiciones climáticas invernales previsibles y que dejara desamparados a centenares de usuarios tras no lograr mantener operativas las autopistas, inmediatamente el domingo 7 por la mañana este Gobierno, el Gobierno que sustenta el Partido Popular, abrió un expediente informativo a la concesionaria como primera responsable a la que había que exigir responsabilidades. Por cierto, parece que hoy todos los grupos exoneran a la concesionaria de esas responsabilidades, porque los males de todos los males y los culpables de todo lo que ocurre en este país, señor Serrano, siempre son dos: el presidente Rajoy o el conjunto del Partido Popular. Es evidente que la concesionaria no cumplió con sus obligaciones, ya que no logró mantener ni asegurar la vialidad ni prestó un mínimo servicio de calidad a sus usuarios. No cumplió sus obligaciones ni con el concedente ni con sus usuarios. Lamentamos que hoy vuelva a brillar aquí, en el Congreso, el oportunismo político, porque antes de haber exigido cualquier tipo de responsabilidad —como algunos han hecho tras su comparecencia aquí— muchos grupos políticos ya estaban inmersos en la competición por liderar el populismo y el oportunismo político en nuestro país. Sus ansias por liderar ese podio les ha hecho abandonar la virtud de la prudencia. Ya sabían perfectamente y tenían guionizado que usted era el responsable, que era el culpable y que la concesionaria no tenía ninguna responsabilidad, y mira que ha detallado datos y hechos que desconocíamos —como le he dicho al principio—, porque en ningún medio de comunicación la empresa concesionaria —y eso que ha dado largas entrevistas— ha contado qué ocurrió a partir de las 19:00 horas. Siempre se queda en los cortes preventivos. Hoy lo hemos sabido.

Por eso, sin reparo alguno, los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han utilizado como arma arrojadiza la dramática situación por la que tuvieron que pasar tantas personas durante tantas horas con el único fin de desgastar al Gobierno de España del Partido Popular. A la primera a la que tendrían que haber pedido responsabilidades por los centenares de personas atrapadas es a la concesionaria responsable de la autopista por no haber asegurado el normal funcionamiento de la vía ni la seguridad de los usuarios, pero no lo han hecho. Hacen política a raíz del colapso y del sufrimiento de centenares de personas, sabiendo que mientras toda esa gente estaba atrapada como consecuencia de la inoperante y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 25

negligente actuación de la entidad concesionaria, en España había un Gobierno ocupado y preocupado gestionando el caos originado por la inoperancia de esa entidad. Hoy ha dicho, señor Serrano, en esta comparecencia que la concesionaria jamás aplicó el nivel rojo; que las restricciones no se realizaron de forma coordinada; que se producían restricciones en la AP-61 y no en la AP-51, siendo contrarias a las de la AP-6; que hubo deficiencias en la comunicación de la concesionaria con la DGT y con la Dirección General de Carreteras; que no asumió la ejecución de las restricciones; que utilizó quitanieves para cortar accesos, lo que nos puede llevar a suponer que a esa empresa le faltaban medios. Lo más relevante fue esa reapertura del tráfico a las 19:10 horas, cuando no había solucionado el problema de la vía, un dato que en ninguna entrevista a un medio de comunicación la empresa ha hecho público a la ciudadanía.

Dentro de esta locura de oportunismo por ver quién lidera y abandera más, sale otra vez el tema de la geolocalización del señor Serrano, es decir, dónde estaba usted y cómo lo gestionó. Sabemos perfectamente, señor Serrano, por sus declaraciones en diferentes medios de comunicación y hoy aquí, que estuvo las cuarenta y ocho horas de ese fin de semana y los días sucesivos al pie del cañón, tratando de resolver los problemas y controlando lo que ocurría en la red de carreteras. En todo momento estuvo pendiente de la situación, no estuvo desaparecido ni escondido. Por cierto, algunas ministras del Partido Socialista en nevadas similares, a finales de 2004, estaban en casa, en contacto permanente con sus personas de confianza, y no salió ninguna crítica por parte del Partido Socialista. En este caso usted estuvo perfectamente localizable, trabajando cuarenta y ocho horas seguidas para evitar y subsanar las incidencias en las carreteras. De hecho, hubo incidencias en numerosas carreteras —usted ya las ha detallado—, tanto provinciales como comarcales, en toda Castilla y León, en Navarra, en La Rioja, y se fueron solucionando y no hubo un colapso de la magnitud del de la AP-6. Si tan importante fuese la geolocalización del director general de Carreteras, igual de relevante sería para esas personas saber dónde estaban geolocalizados los responsables de la entidad concesionaria el día de Reyes, el día de la gran nevada. Que conste que a nosotros —a mí particularmente— no nos interesa conocer el paradero del equipo de dirección y de la directora general, lo que nos interesa es saber si estaban al pie del cañón, ocupándose del caos generado, o no lo estaban. No hemos oído ninguna pregunta ni hemos visto ningún tuit ingenioso por parte de ningún partido político en ningún medio de comunicación al respecto, y esa es la gran pregunta: ¿Dónde estaban la directora general y el equipo de dirección de la empresa responsable de la explotación y mantenimiento de la AP-6 el sábado 6 de enero ante tal desaguisado? ¿Estaban en el centro de operaciones de San Rafael? ¿Estaban en su casa? ¿No es tan importante y relevante la geolocalización? ¿Por qué nadie ha formulado esas preguntas?

Por último, me gustaría destacar que algunos compañeros en sus intervenciones han hecho referencia a esa ley franquista. Desconocen por completo que aunque la ley sea de 1972 la modificación del artículo 29 fue realizada a finales de 2012. Por lo tanto, no es una normativa franquista, es una ley que inviste temporalmente de carácter de autoridad al personal encargado de la vigilancia de las autopistas cuando la excepcionalidad de la situación lo requiere, y la excepcionalidad de la situación lo requería. ¿Por qué el personal de la concesionaria no ordenó y reguló el tráfico si la ley se lo permite y es su obligación? ¿Por qué no aplicó el nivel rojo y, en cambio, dejó circular a centenares de vehículos por una vía que resultaba intransitable sin cadenas ni elementos análogos ni neumáticos de invierno? ¿Por qué decidieron levantar las restricciones de cortes preventivos a las 19:09 horas en ambos sentidos si no estaba controlada la situación? En esa decisión de reabrir, ¿qué primó? ¿Primó el interés de la seguridad de los usuarios de la autopista o primó algún otro tipo de interés?

Nos parece que ha dado una respuesta acertada y que ha tenido una intervención en la que ha detallado perfectamente todo lo que realizó cronológicamente. Usted estuvo al pie del cañón...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gamazo, tiene que concluir.

El señor **GAMAZO MICÓ**: ..., como lo estuvieron todo el equipo de la Dirección General de Tráfico y otras instituciones y miembros del Gobierno. Tras todo lo que nos ha contado en la tarde de hoy, la responsabilidad es de manera rotunda de la entidad concesionaria, que es la responsable de supervisar y gestionar el tráfico, de atender las necesidades de los usuarios y de adoptar las medidas preventivas para asegurar la vialidad, y eso el 6 de enero, con todo lo que nos ha contado, no lo realizaron.

Muchas gracias. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gamazo.

A continuación y para concluir la sesión, tiene la palabra el director general de Tráfico.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 26

El señor **DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO** (Serrano López): Muchas gracias, señor presidente.

Voy a tratar de contestar a sus intervenciones. Salvo al final, en principio, no voy a entrar en sus consideraciones sobre mi persona. Como ustedes saben, he estado ocho años en la oposición, por lo que les entiendo perfectamente y lo asumo con deportividad y con resignación. No esperen de mí ningún reproche los portavoces de los distintos grupos que han intervenido, porque es su obligación. Como decía un constitucionalista británico, eminente catedrático de Oxford, la obligación de la oposición es intentar derribar constantemente al Gobierno. Yo he estado ocho años en la oposición, por lo que les entiendo perfectamente y no van a encontrar en mí ningún reproche.

Por empezar por el primer portavoz, el señor Gutiérrez, independientemente de que le entienda en su papel de oposición, le tengo que decir que varias de las cuestiones que ha puesto encima de la mesa no son ciertas, sencillamente. Estaré encantado de aclararle al señor Gutiérrez cualquier duda que quiera plantearme sobre esas cuestiones personales cuando él lo considere oportuno, por no aburrir a los ciudadanos.

Señor Gutiérrez, en la AP-6 había Guardia Civil de Tráfico. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil había en todas las autopistas concesionadas, como he tenido oportunidad de relatar, incluida la AP-6. Seguramente habrá sido un error mío al intentar transmitirles la información. Evidentemente, en la AP-6 había Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Como usted comprenderá, muchos de los cortes y de las actuaciones que he relatado durante mi intervención los ejecutó la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Eso no quiere decir que en algún momento determinado la concesionaria necesitara alguna patrulla concreta. No les voy a poner otra vez el mapa, porque se enfadan ustedes, ni voy a tocar más el puntero, pero las vías eran muchas y, evidentemente, la concesionaria estaba constantemente enviando información a los COTA, que son los centros de transmisiones de los distintos subsectores. En algún momento algunos COTA no podían atender alguna incidencia concreta porque ese mismo subsector... Imagínense la actividad que tuvo el de Segovia esa tarde, ya que no solamente estaban en la AP-6, estaban en la A-1 y en otras muchas vías. El caso que les he relatado del artículo 29.2 hace referencia a que si por alguna circunstancia hay algún agente de la autoridad que no pueda acudir a algún punto determinado es la propia concesionaria —según ese artículo— la que tiene que disponer de los medios adecuados y la que se erige en autoridad, como si fuera la propia Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. A eso me he querido referir. Disculpe si no me he explicado y ha entendido que no había Guardia Civil de Tráfico en la AP-6 porque sí la había y había muchísima; de hecho, se incorporaron patrullas de los subsectores de León y de Zamora, que acudieron a esa vía cuando se consideró que era necesario. Les puedo asegurar que desde el primer mando hasta el último agente se recorrieron de manera ininterrumpida toda la AP-6, sentido Madrid y sentido A Coruña, colaborando y ayudando; repito, desde el primer guardia hasta el teniente coronel jefe del sector de Castilla y León en persona y el teniente coronel jefe del sector de Madrid en persona. Por tanto, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil solo se puede hablar de profesionalidad, de abnegación y de ser unos servidores ejemplares, aparte de ser la mejor policía de carreteras del mundo.

También les quiero pedir disculpas porque es verdad que no me he referido a lo que ya anunciamos cuando celebramos el Comité de Seguridad Vial en la Dirección General de Tráfico; me refiero a la elaboración de un documento que estamos haciendo entre la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Tráfico, proponiendo mejoras de actuación para estos episodios de nevadas. He comenzado mi intervención pidiendo disculpas a los ciudadanos porque es evidente que hubo fallos; si no hubiera habido fallos no se hubiesen quedado atrapadas miles de personas en esa vía. Aun teniendo en cuenta que los episodios de nevadas intensas y localizadas en un punto determinado son difíciles de gestionar, también es verdad que hay mucho por hacer. Ese informe que estamos elaborando en la Dirección General de Tráfico es para tratar de mejorar las actuaciones de cara al futuro y para intentar que no se vuelvan a repetir estos episodios, aunque estos episodios han sucedido, suceden y van a volver a suceder algún día; esperemos que sea un día muy lejano y que no sea con esa intensidad ni con el número de vehículos que se vieron implicados esa noche. Si quieren que sea honesto, no les puedo garantizar al cien por cien que jamás se vuelva a producir esto, porque estaría siendo deshonesto y estaría engañándole a usted, señor Gutiérrez, y al resto de los ciudadanos.

Como le decía, entre otras cuestiones, vamos a solicitar que en las operaciones especiales de tráfico referidas a los episodios de vialidad invernal la decisión de abrir o cerrar una vía concesionada tiene que corresponder en última instancia, con información previa, a la Dirección General de Tráfico. Es verdad que la Dirección General de Tráfico tiene la responsabilidad de todo, aunque, según la ley que le he relatado,

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 27

no nos guste lo que hay. Ustedes son el Legislativo. Por tanto, cambien lo que no guste o lo que se entiende que no es pertinente o no funciona, pero eso es lo que hay. Lo que hay es que la gestión de las autopistas concesionadas son competencia e incumbencia directa y exclusiva de las empresas concesionadas. El Centro de Gestión de Tráfico de Valladolid no tiene acceso a las cámaras de la AP-6, el Centro de Gestión de Tráfico de Madrid sí tiene acceso a algunas que no puede manipular, no puede mover de atrás hacia delante; es decir, cuando uno gestiona una vía no solamente tiene que ver el problema de la vía en sí —en este caso la concesionada—, sino que tiene que saber qué es lo que pasa en los accesos a Madrid a partir de la finalización de la vía y qué pasa antes de llegar a la vía. Se tiene acceso a algunas cámaras que no pueden ser manipuladas y tampoco podemos escribir en ningún caso en los paneles de mensaje variable. Deberíamos haber tenido la información que yo les estoy relatando y que no teníamos en esos momentos. En esos momentos la información que teníamos era la relativa al resto de vías de España y que era de la que nos estábamos ocupando; todo esto se conoce a resultas de los informes posteriores que se han realizado, pero no teníamos constancia de lo que sucedía. Si yo llamo al ministro a las 18:45 horas para decirle que dentro de la complejidad de un episodio de nevada en un área tan amplia de España no hay nada reseñable de importancia es porque no teníamos conocimiento de otra cosa. Sabíamos que a las 18:00 horas se había cerrado la circulación por la AP-6, que se iba a proceder a sacar a los vehículos, que aquello estaba cerrado y que, en consecuencia, no iban a acceder más vehículos, pero es que la apertura de las 19:00 jamás la conocimos, salvo *a posteriori*. Usted pide medidas y, sí, va a haber un documento de mejora, un documento de propuestas, y la propuesta que nosotros vamos a plantear es que en los episodios de nevada, en los episodios con alertas naranjas y con aviso rojo tiene que haber una comunicación fluida e inmediata y una toma de decisiones directa por parte de la Dirección General de Tráfico, que al final es la que va a asumir las responsabilidades, le toque o no le toque. Como en este caso no tocaba, vamos a proponer que nos toque, para que cuando se critique a la Dirección General de Tráfico cuando yo no esté —porque algún día no estaré— haya un procedimiento que mejore la gestión. Señor Gutiérrez, no voy a entrar en otras consideraciones sobre mi persona, que yo le respeto profundamente. Allá usted con dichas consideraciones.

Al señor Luis le digo exactamente lo mismo: no voy a entrar tampoco en las valoraciones sobre mi persona. Me ha preguntado usted sobre qué hay en los centros de gestión de tráfico y por qué no cesaba a alguno de los responsables. No voy a cesar a ningún responsable de la Dirección General de Tráfico porque son todos unos funcionarios ejemplares, son profesionales con muchísimos años de servicio que ya estaban aquí cuando yo llegué y que seguirán estando aquí cuando yo me vaya. Por tanto, no voy a cesar al secretario general, que estuvo toda la madrugada en la AP-6, sobre el terreno, y que a las 03:00 de la madrugada pudo acceder al Centro de Gestión de Tráfico de San Rafael de Iberpistas para saber exactamente qué es lo que pasaba. Tampoco voy a cesar al subdirector general de Operaciones, que es un extraordinario profesional que estuvo al pie del cañón. Esos son los siguientes, no hay más. Como usted comprenderá, no voy a cesar a un profesional como la copa de un pino como lo es el director del Centro de Gestión de Tráfico de Madrid, que se encuentra entre nosotros, y que también estuvo cuarenta y ocho horas al pie del cañón, al igual que tampoco voy a cesar a ningún miembro de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que, como ya les he dicho, es la mejor policía de tráfico de España. Tampoco voy a cesar a la subdirectora de Circulación, que es una excelente profesional, ni a nadie de los que se dedicaron durante cuarenta y ocho horas a hacer lo que se pudo, dentro de las posibilidades que había y con la información que se tenía, para intentar resolver todos los problemas de una situación compleja, como he intentado relatarles, y a la que tuvimos que hacer frente prácticamente desde la mañana del 6 de enero hasta las 23:00 horas del domingo, en que desactivamos todo el protocolo.

Señor Olóriz, tengo que decirle que no estoy ni conforme ni satisfecho y usted puede comprenderlo. Le tengo que decir con total honestidad que no hay conformismo ni satisfacción por nuestra parte porque cuando tanto el secretario general como el subdirector general de Operaciones pudieron llegar a las 04:00 de la mañana al tramo conflictivo, entre el kilómetro 60 y 70 dirección Madrid —o como yo, que pude hablar directamente con muchos conductores, pues todos conocíamos a algún amigo o a un familiar de alguien de los que estaban allí— pudimos percibir la rabia, la impotencia y la indignación, por lo que no estoy conforme ni satisfecho, se lo puedo asegurar. Evidentemente, los protocolos no funcionaron todo lo bien que debían funcionar, empezando por los protocolos de vialidad invernal de la propia concesionaria. Eso es evidente y no voy a volver a insistir en lo mismo, pero también es evidente que hubo fallos por parte de la Dirección General de Tráfico. Quizá el fallo achacable fue no tener previsto —no es algo que dependa exactamente de nosotros— qué pasaría cuando quien tiene la obligación de dirigir y de gestionar

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 28

una autopista de peaje no lo hace de manera correcta, entre otras cosas. Ahora todo parece fácil; ahora estamos aquí relatando un informe, señalando con el puntero, intentando explicar las cosas y todo parece fácil. Uno se puede preguntar por qué no hicieron esto o lo otro, pero es que, señor Olòriz, hay que estar sobre el terreno. Cuando uno no tiene toda la información de conjunto, por ejemplo, cuando estás en un punto kilométrico y tienes que tomar la decisión de cerrar una autovía con una cola de vehículos que pretenden llegar a sus domicilios o cerrar el paso a los camiones, no es fácil de gestionar, aunque aquí parezca relativamente sencillo. Uno tiende a opinar y a erigirse en especialista en todas estas cuestiones cuando lo ve con la tranquilidad del tiempo pasado, pero no es fácil gestionar este tipo de situaciones. Respecto de los efectivos, tiene usted razón. Nunca, cuando hay una situación extrema o compleja, hay efectivos suficientes, nunca, ni en las carreteras, ni en los incendios. Ante situaciones complejas y extremas, generalmente, no suele haber efectivos suficientes. Le agradezco su intervención, independientemente de otras consideraciones que se escapan ahora mismo del tema que estamos tratando y que yo respeto, pero puede hacer usted lo que le parezca oportuno.

Al señor Bellido quiero decirle que la N-603 corre paralela a la AP-61 y que estuvimos valorando también utilizar esa vía, pero le tengo que decir algo que no le he dicho, y es que la N-603 estuvo en rojo casi todo el día. Después se pudo ir limpiando y era una de las vías que estaba prevista. Como pudimos sacar a los vehículos y tener la N-VI completamente abierta, funcionando bien las máquinas quitanieves, no hubo necesidad de recurrir a la N-603, pero ya le digo que esa vía estaba en muy mala situación. Si quiere que le amplíe la información, estaré encantado. Me va a permitir que no le vuelva a repetir el relato de los hechos acaecidos en la A-12 y en la AP-68, pero yo, con mucho gusto, se lo puedo trasladar por escrito, dado que usted acostumbra a formularme por escrito preguntas parlamentarias, por no aburrir al resto de comparecientes, si bien he pretendido explicar qué paso en la A-12, en la AP-68 y en la N-111, que son las que se vieron afectadas principalmente en la Comunidad de La Rioja. Le quiero decir que hubo una coordinación razonable entre los ministerios de Fomento e Interior. El subdirector general de Operaciones estuvo en contacto permanente con el subdirector de Operaciones del Ministerio de Fomento en cuanto a la activación de las máquinas quitanieves y yo también estuve en contacto con el ministro de Fomento durante toda la noche. Fue una relación de coordinación, es evidente que mejorable, pero le puedo decir que fue absolutamente aceptable. También puedo contestar por escrito a lo que ustedes me cuestionen. No voy a entrar en valoraciones de tipo personal, señor Bellido.

Al señor Gamazo, como es comprensible, le agradezco su intervención. En mi opinión, ha hecho un resumen bastante acertado de toda la comparecencia y le quiero agradecer su apoyo al Gobierno en este sentido.

A partir de aquí, estoy a su disposición para ampliar alguna información por escrito, si ustedes quieren. He intentado resumir una situación compleja y abordarla de la manera más didáctica posible. Evidentemente, he fracasado, pero al menos lo he intentado. No sabía cómo plantear exactamente esta comparecencia. Imagínense que me paso aquí dos horas hablándoles del PK 26, de la nacional tal, o de la AP, etcétera; pretendía no aburrirles poniéndoles unas imágenes para que fuera más comprensible la exposición, pero no ha resultado. Yo por lo menos lo he intentado de buena fe. Si quieren ustedes, me pueden hacer por escrito todas las preguntas que deseen de ampliación sobre temas concretos respecto a este asunto y estaré encantado de responderles.

Solamente voy a hacer tres comentarios finales. Decía al principio que no iba a entrar en declaraciones personales, pero sí me gustaría hacerles tres comentarios desde la más absoluta sinceridad y honestidad. Ustedes no me conocen apenas de nada pero deberían conocerme ya un poco porque es la quinta o sexta vez que vengo aquí a la Comisión —y las que tenga que venir—. Señor presidente, le recuerdo que tengo solicitada otra comparecencia a petición propia para informar sobre las cifras de siniestralidad del año 2017 y sobre las medidas, objetivos y proyectos del año 2018, así que cuando ustedes lo consideren oportuno, aquí estaré. Les decía que no me conocen apenas de nada pero les puedo asegurar que si yo tuviera conciencia de haber hecho algo que mereciera mi dimisión, los que sí me conocen saben que haría mucho tiempo que lo habría hecho.

En segundo lugar, les voy a dar un consejo, si ustedes me lo admiten: jamás escriban nada en las redes sociales cuando estén indignados, cabreados o dolidos, jamás. Siempre se dice que hay dos cosas que uno no puede hacer cuando tiene dos copas de más, que son inviables, que es conducir o escribir en redes sociales o en donde sea, y yo voy a añadir otra más: aparte de lo anterior, nunca escriban nada cabreados, indignados o dolidos, cuenten hasta 10 000 y cuando lleguen a 10 000 a ver cómo va la cosa.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 410

22 de enero de 2018

Pág. 29

Y termino con otra reflexión. Decía Churchill —ahora está muy de moda una película suya en los cines— que había comprobado que tragarse sus propias palabras había resultado ser una dieta muy saludable y yo comparto la opinión de Churchill de la A a la Z. Prueben de vez en cuando —empezando por mí— a hacer el ejercicio de tragarse sus propias palabras y verán ustedes cómo les resulta —a mí me lo resulta— una dieta muy saludable.

Muchas gracias, señor presidente. Quedo a su disposición. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor director. Le agradezco una vez más la información muy detallada que nos ha facilitado en la tarde de hoy. Estoy seguro de que todos los miembros de la Comisión podrán repasar con detalle el *Diario de Sesiones* y estoy seguro de que, en el ejercicio de sus responsabilidades, si alguna información queda pendiente, se tramitará como iniciativa parlamentaria.

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y veinte minutos de la tarde.

cve: DSCD-12-CO-410