



CORTES GENERALES  
**DIARIO DE SESIONES DEL  
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**COMISIONES**

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 281

Pág. 1

**TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA  
URBANA**

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO**

Sesión núm. 10

celebrada el jueves 4 de febrero de 2021

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

Comparecencia del señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ábalos Meco), a petición propia, para explicar la operatividad de las infraestructuras durante el temporal de nieve de enero de 2021. (Número de expediente 214/000085) .....

2

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 2

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes. Tomen asiento, por favor.

Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana prevista para el día de hoy, siendo las 16:30 horas del día 4 de febrero de 2021. Vamos a tener en la sesión de hoy la comparecencia, a petición propia, de don José Luis Ábalos Meco, ministro de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, para explicar la operatividad de las infraestructuras durante el temporal de nieve del mes de enero de 2021. Como sabrán ustedes —y lo acordamos así en la sesión del día 1—, una vez que comparezca, en una primera ronda, tendrán ustedes diez minutos de tiempo para hacer todas las preguntas que estimen así como su posicionamiento; una vez que hagan las preguntas, tendrá otra vez el señor ministro otro tiempo para poder responderles; después de eso tendrán otros tres minutos de tiempo máximo para cualquier aclaración que quieran hacer ustedes, y cerrará el señor ministro nuevamente.

Quiero agradecerle la comparecencia de hoy a petición propia y señalar también, si me lo permiten, que en once meses es la tercera vez que contamos con su presencia, lo que es de agradecer. Y sin más preámbulos, tiene usted la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco ante esta Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a petición propia, si bien también determinados grupos políticos lo habían solicitado, para explicar la operatividad de las infraestructuras durante el temporal de nieve que hemos tenido a principios de este año 2021, como consecuencia de la borrasca denominada Filomena. Aunque lo comentaré con más detalle a lo largo de la intervención, sin duda el principal impacto fue la extraordinaria nevada, tanto en extensión como en espesor, que cubrió una gran parte, cerca de la mitad, de la España peninsular entre los días 8 y 10 de enero. Según las diversas estimaciones, el espesor promedio estuvo entre 30 y 50 centímetros. Los máximos se dieron en el centro peninsular y provincias del este de Castilla-La Mancha, algo totalmente inusual, así como en zonas altas de Castellón y en el Pirineo de Lleida y Huesca. También hubo importantes nevadas en el Teide. Para encontrar un episodio de nevadas igual hay que remontarse a mediados del siglo pasado. Como no puede ser de otra manera, mis primeras palabras son para expresar la solidaridad del Gobierno hacia aquellas personas que hayan podido verse afectadas de una u otra forma por las nevadas, especialmente a estas personas que perdieron su vida.

Centrándome en la actuación del ministerio, debo decir que la misma se encuentra enmarcada en una serie de protocolos existentes para hacer frente a este tipo de crisis, que se activaron de acuerdo con lo recogido en los mismos. En concreto, en el ámbito general, el 7 de enero a las 10:50 el Ministerio del Interior declaró la fase de preemergencia del Plan Estatal de Emergencias de Protección Civil, conocido como Plegem. Como consecuencia de ello, se constituyó el Comité Estatal de Coordinación y Dirección, denominado Cecod, del que forman parte representantes de este ministerio. El Plegem estuvo activo hasta el día 18.

En el ámbito de carreteras se siguió lo recogido en el protocolo sobre coordinación de actuaciones de los órganos de la Administración Central del Estado ante nevadas y otras situaciones meteorológicas extremas que pueden afectar a la red de carreteras del Estado, actualizado en el Comité Estatal de Coordinación del 13 de noviembre de 2020. Este protocolo prevé la gestión a través de órganos de ámbito estatal y territorial.

Dentro del ámbito ferroviario, por un lado, Adif cuenta con el plan de contingencias que detalla la casuística a seguir frente a temporales de nieve e incluye un plan director de medidas preventivas de invierno, y también cuenta con el Plan Director de Actuaciones ante Emergencias. Análogamente, en el caso de Renfe dispone de un plan de prevención de riesgos por fenómenos meteorológicos adversos, donde se identifican los riesgos meteorológicos, y en función de ello se activan los correspondientes mecanismos de actuación, y contó con un plan de contingencia específico para hacer frente a los efectos del temporal.

En el ámbito aéreo, en el caso de Aena sigue lo recogido en el Plan de Actuaciones Invernales frente a Contingencias de Hielo y Nieve, más conocido como Plan Invierno, y el procedimiento de seguimiento de vuelos con grandes demoras generalizadas. En el caso de Enaire se tienen diversos protocolos estandarizados para la gestión preventiva y táctica de incidencias, así como protocolos de colaboración específicos con la Agencia de Meteorología.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 3

Respecto a la predicción meteorológica con la que fuimos siendo avisados, y en consecuencia trabajando, de manera resumida fue la siguiente. Ya el 31 de diciembre la Agencia Estatal de Meteorología avisó de una potente borrasca que descargaría nieve en cotas inusualmente bajas. El 2 de enero se insistió en la amenaza de la borrasca y se dieron detalles del área afectada. Desde el día 5 de enero la Agencia Estatal de Meteorología comenzó a emitir para el jueves 7 un boletín de aviso por nevadas motivado por la borrasca denominada Filomena, y con posterioridad, el viernes 8, se actualizó el aviso por nevadas copiosas en amplias zonas del interior peninsular.

Como consecuencia de la predicción meteorológica, de conformidad con los protocolos antes descritos, desde el ministerio pusimos en marcha las medidas preventivas necesarias, entre las que se pueden destacar las siguientes para toda España. En primer lugar, desde la Unidad de Emergencias y Gestión de Crisis del ministerio se centralizó la coordinación del despliegue y las medidas de prevención por las inclemencias meteorológicas que se preveían para los próximos días. En materia de comunicación, la información disponible se difunde de manera inmediata a los ciudadanos, junto a la de los diferentes recursos existentes para afrontarla, a través de los cauces de comunicación habituales: notas de prensa en los medios de comunicación, radio, televisión, internet, publicación en las redes sociales del ministerio, así como en la página web del propio ministerio. En concreto, estas comunicaciones incluyen también con carácter general un llamamiento a la prudencia y a extremar las medidas de precaución al circular por carretera, y a la consulta de información y recomendaciones de las cuentas de redes sociales del ministerio y de otros departamentos con información útil al respecto, como la Dirección General de Tráfico o la Agencia de Meteorología.

Durante esos días previos al desencadenamiento de la tormenta, desde los servicios de prensa del ministerio se difundieron sucesivas notas, así como mensajes desde las cuentas en este caso de *twitter*. Además, el secretario de Estado y la secretaria general de Transportes y Movilidad atendieron cuatro entrevistas entre el jueves y el viernes por la mañana en este sentido, alertando de lo que podía venir.

En el ámbito de carreteras teníamos operativo el Plan de Vialidad Invernal desde el 1 de noviembre de 2020, contando en su totalidad con 1440 máquinas quitanieves y capacidad de almacenamiento de 246 000 toneladas de fundentes. Una vez emitidos los avisos de la Agencia de Meteorología, desde la Dirección General de Carreteras y sus sociedades concesionarias se activan los medios disponibles en cada uno de los territorios en los que existe un aviso. Posteriormente, cuando resulta necesario en el desarrollo de la nevada, se apoya a las zonas más afectadas con equipos de zonas colindantes que tuvieron menor afección. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en los planes operativos de vialidad invernal de cada sector afectado, se activaron todos los recursos para llevar a cabo las actuaciones recogidas en estos.

En materia ferroviaria, por parte de Adif, de acuerdo con su Plan de Contingencias Invernales, y entre otras actuaciones, se movilizaron locomotoras y trenes de mantenimiento para explorar las líneas, locomotoras dotadas de cuñas quitanieves, brigadas para limpieza de cambios, personal de acompañamiento de trenes para localizar puntos de riesgo, y se prestó especial atención a los sistemas de comunicaciones y de energía, además de reforzar el personal de los vehículos y de las bases de mantenimiento para atender cualquier actuación que se precisara. Además, dado el riesgo geotécnico inherente al deshielo, también se tomaron una serie de medidas de prevención, elaborándose un documento *ad hoc* para el control de los puntos críticos de la infraestructura, detallando los aspectos en que las vigilancias e inspecciones deberían focalizarse. En el caso de Renfe, se reforzó el material rodante en puntos estratégicos de diversas provincias, así como el personal de conducción y mantenimiento de vehículos. También se estableció el acompañamiento de personal de mantenimiento en algunos trenes en aquellas zonas donde se preveían mayores nevadas. Al mismo tiempo, se posicionaron locomotoras para la exploración y posible socorro y locomotoras diésel y trenes híbridos en provincias como Albacete. Se reforzó también el personal del Centro de Gestión de Operaciones, así como los medios del Centro de Coordinación y Control 24 horas, llamado Cecon, y los servicios de atención al cliente en estaciones de aquellas áreas con mayor previsión de incidencia. En la misma línea, se ampliaron los elementos de contingencia para los viajeros a bordo, por ejemplo, con mantas y comida.

En el modo aéreo, en el caso de Aena se movilizaron más de cien vehículos propios para la retirada de nieve y hielo en los aeropuertos, así como otros vehículos implementados con cuchillas y esparcidores de urea y otros fundentes. Concretamente en el aeropuerto Madrid-Barajas, AENA puso en marcha el dispositivo del Plan de Invierno frente a Contingencias de Nieve y Hielo con aproximadamente cincuenta vehículos, llevando a cabo tareas preventivas para evitar acumulación de nieve. Frente a lo que se ha

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 4

dicho en algunos medios, se movilizaron y utilizaron todos los medios técnicos disponibles, entrando en funcionamiento toda la maquinaria y personal destinados a estas labores. Por otro lado, Enaire activó los mecanismos de coordinación continua con la Agencia Meteorológica, Aena y Eurocontrol, e implantó medidas para asegurar los relevos y disponibilidad de controladores de tránsito aéreo, indispensables en el centro de control de Madrid, ubicado en Torrejón, así como en la torre de control de Barajas.

Respecto al desarrollo del temporal, todos los fenómenos anunciados tuvieron lugar entre los días 6 y 10 de enero, pero sin duda lo más destacado fue la gran nevada ocurrida en el interior peninsular los días 8 y 9, que puede ser calificada como histórica, al acumular hasta 50 centímetros de nieve en Madrid capital y en otras zonas del centro y del este, y que fueron hasta 62 centímetros de nieve acumulada en Barajas. Tras desaparecer Filomena, cesar las precipitaciones y despejarse los cielos durante el domingo 10, dio inicio una ola de frío meteorológica que duró del lunes 11 hasta el domingo 17. También se puede considerar histórica esta bajada de temperaturas, de acuerdo a los registros alcanzados, sin precedentes en más de cincuenta años atrás, con capas de hielo de hasta 25 centímetros en el aeropuerto de Madrid. Debe resaltarse el hecho de que gracias a una predicción adecuada, se consiguió movilizar todos los medios del ministerio con antelación suficiente. No obstante, la magnitud del temporal ha superado también todos los antecedentes conocidos hasta ahora, al menos en nuestra era democrática. Como consecuencia de la misma, se dieron casos de vehículos bloqueados en las carreteras, se tuvieron que suspender los servicios ferroviarios y se produjo el cierre de las pistas del aeropuerto de Barajas, al igual que ocurre en otras latitudes con mayor frecuencia, incluso de estos episodios meteorológicos extremos, y que además esta semana lo hemos podido ver en el aeropuerto de Nueva York.

Para contextualizar lo ocurrido, debe pensarse que incluso en la ciudad de Madrid todas las calles se vieron bloqueadas por la nieve, siendo obligatorio el uso de cadenas, se suspendieron los servicios de autobús o de recogida de basuras durante varios días, y solo estuvo operativo el metro, con excepción de algunos tramos que discurren en superficie. Dada la extraordinaria gravedad de la situación, desde el Gobierno se hizo un llamamiento a la ciudadanía para que permaneciera en sus domicilios y siguiera las recomendaciones dadas a través de los canales oficiales de información. Asimismo, se hizo un llamamiento a no coger el vehículo privado y a no caer en la falsa sensación de seguridad cuando dejó de nevar, pues la ingente cantidad de nieve que se había precipitado facilitaba la formación de hielo con la ola de frío extremo que prosiguió tras la nevada.

A continuación, resumiré las principales afecciones del temporal y cómo se fueron restituyendo los servicios de titularidad estatal afectados, priorizándose siempre la cuestión de la seguridad. En el caso de la red de carreteras del Estado, las primeras restricciones a la circulación comenzaron el mismo jueves 7 de enero, principalmente con cortes preventivos de vehículos pesados en algunas carreteras de Cuenca, Albacete, Toledo, Madrid, Valencia, Alicante, Castellón y el sur de Teruel. Al día siguiente, el viernes 8, continúan las restricciones a pesados, y sobre la una de la tarde desde la Delegación del Gobierno de Madrid se transmite que, dadas las circunstancias, se va a proceder a restringir el paso de vehículos pesados por toda la Comunidad de Madrid. Esto hace que comiencen los mecanismos para ir embolsando estos vehículos antes de su entrada en Madrid, concretamente en Castilla-La Mancha, Andalucía, Castilla y León y Aragón. Igualmente, sobre las cuatro de la tarde del mismo viernes, también se prohíbe la circulación a camiones de más de 7,5 toneladas en toda Cataluña, por lo que se debe proceder a embolsamientos de camiones en la Comunidad Valenciana y Aragón. En general, los cortes preventivos de vehículos pesados se extendieron más allá de las dos medidas generales para las dos comunidades autónomas que se han indicado, afectando a gran parte de la red de carreteras del Estado en Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Aragón, Castilla y León, La Rioja y Extremadura; posteriormente también se extendería a la cornisa cantábrica.

Cuando comenzó a nevar, se fue extendiendo la necesidad del uso de cadenas principalmente en la red secundaria, ya que las máquinas quitanieves se centraron mayoritariamente en la red de gran capacidad. Los mayores problemas en estos primeros momentos se centraron en el interior de Alicante y Valencia y en Albacete y Cuenca. Debido a la intensidad de la nevada que venía cayendo desde la mañana del viernes, en la tarde noche de ese mismo día se producen bloqueos de calzada en la A-4 y en la A-5 en la Comunidad de Madrid, con coches atrapados en esas calzadas; en la M-40 no se llegó a producir tal bloqueo y las máquinas quitanieves pudieron seguir trabajando, pero los vehículos apenas podían seguir a las máquinas unos metros. Además, ya de madrugada, la A-4 quedó cortada en el punto kilométrico 42 por la caída de un cable de alta tensión sobre la calzada. Por ello, el principal objetivo fue prestar auxilio a las personas que se habían quedado atrapadas en

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 5

sus vehículos. En concreto, en la Comunidad de Madrid se activó la Unidad Militar de Emergencias en la M-40, la A-4 y la A-5. En paralelo, se extendió la necesidad del uso de cadenas, tanto en la red de gran capacidad como en la red convencional estatal de Castilla-La Mancha, Extremadura, Comunidad Valenciana, Madrid, Castilla y León y Aragón.

El sábado 9 las afecciones principales se trasladaron hacia Aragón, La Rioja, Cataluña, Castellón, Cuenca, Guadalajara, Soria y Burgos. En Madrid, una vez concluido el auxilio a las personas en las carreteras, se trabajó para despejar el resto de la nieve de las carreteras y garantizar su vialidad. En Castilla-La Mancha también se comenzó a trabajar intensamente en la limpieza de las vías. El siguiente reto fue habilitar corredores para que los camiones que tuvieron que ser embolsados en los aparcamientos de emergencia y áreas de servicio de las comunidades autónomas limítrofes pudieran circular, y así posibilitar el transporte de mercancías que la sociedad necesitaba, entre ellos el abastecimiento de vacunas, medicamentos, alimentos y otros servicios esenciales. Se agradece una vez más el esfuerzo realizado por el sector del transporte, que ha colaborado en estas labores y de esta forma ha evitado que se produjeran problemas mayores. De hecho, en la noche del 9 de enero, el sábado, en trabajo coordinado con la Agencia de Meteorología, la Dirección General de Tráfico, la Guardia Civil y la Delegación del Gobierno en Castilla y León, se procede a desembolsar camiones portugueses en Miranda del Ebro por la N-1.

El domingo 10 la situación había mejorado considerablemente. Ese día por la tarde, las vías de alta capacidad de la red de carreteras del Estado estaban ya plenamente operativas, pero existían restricciones a la circulación para prevenir viajes e incidencias que se pudieran producir en otras vías de otras administraciones que todavía no estaban despejadas. Además, se continuó desembolsando parte de los vehículos pesados que habían quedado aparcados en áreas de servicio y aparcamientos de vialidad invernal con el apoyo de otras administraciones.

El lunes 11, más de 8000 de los 13000 camiones que habían sido detenidos en toda España en aparcamientos de vialidad invernal, estaciones de servicio y zonas especialmente habilitadas, pudieron reanudar la marcha y se confiaba en que el resto pudiera seguir su ruta en las siguientes horas. Se fueron levantando poco a poco las restricciones a la circulación. En muchas zonas los problemas ya no estaban en la nieve, sino en la formación de placas de hielo con la bajada de las temperaturas.

Desde el martes 12, ya se levantaron prácticamente todas las restricciones a la circulación en la red de carreteras del Estado. El miércoles 13 ya no quedaban restricciones en la red estatal.

A modo de balance, entre el 7 y el 13 de enero, una semana, se habían esparcido en total 80 000 toneladas de sal, que viene a ser el 87% de todo lo esparcido en la campaña de vialidad invernal 2019-2020. Además, a lo largo de esa semana se continuó colaborando con las administraciones más afectadas, como detallaré más adelante.

En el caso de los servicios ferroviarios, más allá de alguna incidencia puntual producida el propio jueves, desde la tarde-noche del viernes, como consecuencia de la intensa nevada, los servicios se vieron afectados especialmente en las circulaciones por el centro peninsular y el área de Madrid, lo que provocó retrasos y suspensiones en algunas relaciones de media distancia y alta velocidad y en el núcleo de cercanías de Madrid. El sábado 9 de enero se suprimen de forma generalizada los servicios por las fuertes nevadas y la nieve acumulada. Se suspenden las Cercanías de Madrid, todas las relaciones de media distancia con origen o destino Madrid y Zaragoza, así como algunas relaciones en los ámbitos de Castilla y León, Castilla-La Mancha y en la media distancia de Rodalies de Cataluña. En alta velocidad y larga distancia se suspenden todos los servicios con origen o destino Madrid y las relaciones transversales a excepción del Corredor Mediterráneo. También quedan fuera de servicio las terminales de Madrid y Zaragoza y, en consecuencia, la capacidad operativa de Renfe Mercancías se vio muy mermada, ya que además de no circular los trenes con salida o llegada desde Madrid, tampoco pudieron realizarse los tráficos transversales entre Cataluña y País Vasco ni las relaciones de tráfico intermodal entre las terminales de Cataluña y Aragón. En todo momento, se trabajó para restaurar la circulación de los tramos afectados lo antes posible, siempre que no se comprometiera la seguridad del servicio.

Gracias a este trabajo, el domingo 10 se comenzaron a reanudar paulatinamente algunas conexiones ferroviarias de alta velocidad, larga distancia, Avant y de cercanías de Madrid. A partir de las dos de la tarde se reanudan ese domingo las circulaciones desde Madrid con Santander, Valencia, Ferrol, entre otros, y la línea C5 de cercanías de Madrid entre Móstoles-El Soto y Villaverde Alto. En alta velocidad, de los 168 trenes que Renfe había programado para ese domingo circularon ya 80, y se trabajó con el objetivo de restablecer el conjunto de relaciones de larga distancia y de media distancia de alta velocidad.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 6

De hecho, ese mismo día, a las tres y veinte de la tarde se reanuda el servicio Avant en los corredores de Madrid-Valladolid, Madrid-Toledo y Madrid-Puertollano. En cuanto a la red ferroviaria convencional, se priorizó el restablecimiento de las cercanías y las mercancías. En ese sentido, se consiguió a lo largo de la tarde el restablecimiento del tráfico de la línea C2, que une Madrid con Guadalajara y que da servicio a todo el corredor del Henares; la reanudación de los servicios en las líneas C3-C8, entre Aranjuez y El Escorial con frecuencias en este caso cada sesenta minutos y la continuidad del servicio de la línea C5.

El lunes 11 se continuó con el restablecimiento de los servicios ferroviarios, de manera que transcurridas apenas veinticuatro horas desde la supresión generalizada de los servicios, Renfe ya pudo operar en un 75% de los servicios de AVE, larga distancia y Avant. Cercanías de Madrid operó el 51% de la programación prevista antes de la borrasca. Concretamente, en larga distancia circularon 141 de los 179 servicios programados. Tras haberse retomado a las catorce horas la conexión entre Madrid y Barcelona, quedaron en servicio todas las líneas de larga y media distancia de alta velocidad, aunque de nuevo los problemas que ocasionaron el hielo y las bajas temperaturas condicionaron la explotación, ya que no pudo prestarse al cien por cien. En cercanías de Madrid se cumplió con el compromiso anunciado el domingo de abrir todos los grandes ejes de forma paulatina, con lo que a lo largo del día todas las estaciones de la red contaron con al menos una línea de cercanías. Se avanzó también en el restablecimiento de la circulación de mercancías para garantizar el abastecimiento, una de las prioridades enunciadas, y para ello se estuvo trabajando en las terminales de mercancías, contando con la ayuda de la UME en Abroñigal. En este sentido, se trabajó para restablecer los trenes de mercancías transversales, que pasan por Madrid, cosa que ocurrió a partir del día siguiente a las tres de la tarde.

El miércoles 13 están restablecidos los servicios en gran parte de las líneas y circulan con sus frecuencias habituales, aunque persisten los retrasos por la congelación de determinados sistemas. Respecto a las cercanías de Madrid, que fueron las más afectadas, las frecuencias en los corredores de las localidades más pobladas eran ya de quince minutos y en otras de veinte minutos, frente a la hora con la que se restablecieron en un principio entre el domingo y el lunes. Y en Mercancías, esencial para garantizar el abastecimiento, como decía, se logró reabrir algunos de los principales corredores que conectan con Madrid: el Valladolid-Ávila-Madrid, el Zaragoza-Calatayud-Ariza-Guadalajara-Madrid y el Madrid-Aranjuez-Alcázar.

Gracias a los trabajos realizados para liberar las grandes terminales logísticas, también se recuperan las circulaciones en la terminal más importante de Madrid, Abroñigal, y en Santa Catalina y la terminal de Vicálvaro. La operatividad de estas terminales se recupera con plena normalidad, salvo incidencias puntuales, el viernes día 15. En el modo aéreo, en el caso de Aena, con carácter general, en el plan puesto en marcha se contemplaba que en los aeropuertos con más de una pista se priorizaran algunas pistas para tratar de mantenerlas siempre operativas. Se trabajaba conjuntamente también con las autoridades que gestionan las vías de acceso a los aeropuertos para garantizar su vialidad. En lo que se refiere a las actuaciones en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, que acabó resultando el más afectado por el temporal, el martes día 5 de enero se celebró el Comité Operativo Extraordinario del Plan invernal, activándose el Plan de Actuaciones Invernales el miércoles día 6 de enero para establecer los siguientes procedimientos: refuerzo de la limpieza de pistas y de los accesos a los aparcamientos de vehículos, así como del suministro de la restauración y coordinación con las aerolíneas.

Como consecuencia de la intensa nevada, el viernes 8 se produjeron 35 desvíos y 69 cancelaciones, algunos por baja visibilidad o fuerte viento. A partir de las ocho de la noche fue necesario suspender las operaciones en el aeropuerto y se activó el procedimiento de desvíos masivos. Desde ese momento, sin menoscabo de la responsabilidad que tienen las compañías aéreas, colaboramos dejando salas y ayudando con comida y mantas a los aproximadamente 600 pasajeros que se quedaron en tierra sin poder volar y optaron por permanecer dentro del aeropuerto. En todo caso, por tener la magnitud de lo que ello supuso, hay que pensar que en una semana normal de diciembre estábamos teniendo del orden de 225 000 pasajeros, por lo que estas 600 personas suponen una afección del 0,3%.

Durante la noche del viernes 8 al sábado 9 se trabajó de forma continuada para impedir la acumulación de nieve en dos de las pistas, mientras continuaba la nevada con importante intensidad. El sábado 9 se continuó con este proceso mientras duró la nevada, procediéndose a la limpieza efectiva para garantizar las condiciones de seguridad aeronáutica una vez que esta finalizó, produciéndose 19 desvíos y 382 cancelaciones. Se recibió el apoyo de la Unidad Militar de Emergencias para apoyar en la retirada de nieve en plataformas de estacionamientos de aeronaves menos comprometidas desde el punto de vista de la seguridad operacional. El domingo 10, tras liberar dos de las pistas, dando cumplimiento estricto a

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 7

los protocolos de seguridad aeronáutica, se consiguió reabrir el aeropuerto parar, en primer lugar, poder realizar salidas y, en segundo lugar, llegadas, con el objetivo de retomar paulatinamente la normalidad. El lunes 11 se continuó con los trabajos de limpieza en el aeropuerto, continuando con la recuperación gradual de su operatividad. Debe indicarse que el cargamento de vacunas de la empresa Pfizer llegó como estaba previsto a los aeropuertos de Vitoria y Barcelona y desde allí se inició el reparto a los distintos puntos establecidos. El equipo del aeropuerto estuvo colaborando con las aerolíneas para ir recuperando la normalidad y en la tarde ya se operan algunos vuelos desde la terminal 1. El martes 12 pudieron operar 198 vuelos de los 367 programados y la recuperación siguió siendo gradual. El miércoles 13 prosiguen los trabajos para despejar de nieve y hielo la zona de carga. En ese momento el principal problema existente es el hielo que se produce por las bajas temperaturas nocturnas que en ocasiones estuvo por debajo de los doce grados bajo cero. Esto y las estrictas normas internacionales motivaron una cierta lentitud en retomar la normalidad, sobre todo, en lo que afectaba a la admisión de vuelos.

El viernes 15 ya se consiguió operar el 90% de los vuelos, consiguiéndose la total normalidad a partir del siguiente lunes. En todo caso, hay que tener en cuenta que debido al COVID existen un número de cancelaciones que obedecen al ajuste de la programación de las compañías, no teniendo necesariamente origen en la borrasca Filomena.

En el caso de Enaire, como se ha indicado en primer lugar, cuando Aena suspendió las operaciones del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas gestionó el procedimiento de desvíos masivos mediante el cual desde el viernes se desviaron a otros aeropuertos 54 aeronaves que estaban en vuelo con destino al aeropuerto de Madrid. Asimismo, se realizó la coordinación necesaria con el gestor de red europeo, Eurocontrol, para limitar el tráfico gestionado por el Centro de Control de Madrid y habilitar los encaminamientos de tráfico necesarios. En paralelo a todo ello, se trabajó para garantizar la continuidad de los relevos del personal que trabaja en la torre del aeropuerto y en el Centro de Control de Madrid-Torrejón, ya que este es un centro que excede más allá de los vuelos de Madrid.

Enaire negoció con Eurocontrol, y gestionó con dicho organismo un procedimiento especial para facilitar que Aena pudiera establecer la recuperación de los vuelos en la forma y con la cadencia que necesitaba el Aeropuerto Madrid-Barajas, conforme a sus circunstancias operativas. En lo que respecta a los servicios de gestión de tráfico aéreo que presta Enaire desde el Centro de Control de Madrid, que es el mayor centro de control de Enaire, y su infraestructura más crítica por la extensión del espacio aéreo que controla, también los sobrevuelos internacionales, y el número de aeropuertos que están afectados, los servicios de control estuvieron en todo momento asegurados, sin repercusión operativa. De hecho, el viernes 8 de enero se gestionaron 1033 vuelos, 846 el sábado y 801 el domingo.

Por último, debo indicar que, en este periodo de tiempo, también resolvimos algunas incidencias técnicas por acumulación de nieve en sistemas de aterrizaje muy críticos para el funcionamiento del aeropuerto de Barajas; o en varias radioayudas ubicadas en las provincias de Toledo, Albacete y Huesca.

Una vez hecho este repaso, al igual que siempre que he tenido ocasión, y esta vez desde luego no es menos, quiero manifestar mi agradecimiento a todo el personal, cerca de 13 000 personas, en su mayoría empleados públicos, que han colaborado con su compromiso de servicio público para resolver la situación en todo el país, pero también muchos otros como trabajadores de empresas privadas concesionarias, que trabajan también para la Administración. Quiero mencionar especialmente a todos aquellos que han arriesgado su vida; por poner un ejemplo concreto los conductores de quitanieves heridos en accidentes por vuelco en Cuenca, Burgos, Valladolid y Castellón. Permítanme que cite a estos empleados, porque no suelen llevar uniforme que les hace acreedores de la presunción de entrega; y, por eso, insisto en que, aunque no sean tan visibles, eso no quiere decir que no se entreguen exactamente igual que el resto de los empleados públicos.

Debo indicar que, a partir de la valoración inicial que hemos realizado, los daños causados por la borrasca Filomena en el ámbito del ministerio ascienden a más de 81 millones de euros, con el siguiente desglose de las principales partidas:

En carreteras, unos 48 millones, debido, principalmente, al suministro extraordinario de sal, las horas extra del personal y de maquinaria, la reposición de hitos y balizamiento y la rehabilitación necesaria de algunos firmes. También hay, lógicamente, alguna pérdida de ingresos en el caso de las autopistas dependientes de Seittsa. En Adif, aproximadamente, los daños son de 19 millones de euros, para reposición de la infraestructura ferroviaria, carriles, tala de árboles, trincheras, maquinaria, cimentaciones, etcétera, y la reparación y limpieza de estaciones, terminales y otros edificios. En Renfe, unos 6 millones, donde están contempladas las reparaciones de material rodante e instalaciones, además de otros gastos

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 8

ocasionados. En el Cedex, en el centro de experimentación, unos 6 millones, debido al colapso de la cubierta de la nave de ensayos del Laboratorio de Experimentación Marítima. Y en Aena, unos 2 millones, correspondientes en su mayoría a la reparación de instalaciones, por ejemplo, las instalaciones contra incendios, las balizas de señalización y las marquesinas de los aparcamientos.

Me gustaría destacar que, a lo largo de todo el episodio de nevadas, para un mejor servicio a la ciudadanía, nos hemos volcado en la difusión de notas de prensa y mensajes en las redes sociales, como les decía al principio. Yo mismo comparecí en rueda de prensa en siete ocasiones para informar de la evolución del temporal, de las medidas adoptadas, de la evolución de las incidencias, y di respuesta a las preguntas que me formularon los medios de comunicación, a través de los canales de chat o videoconferencia que se habilitaron en cada momento. Asimismo, también comparecieron el secretario de Estado y la secretaria general de Transportes y Movilidad. En total, del 5 al 17 de enero, desde el ministerio realizamos 4430 actos de comunicación específicos sobre la nevada. Y ello sin contar con las respuestas en redes sociales; ni los 175 000 correos electrónicos y 183 000 mensajes SMS enviados por Renfe para informar a sus clientes de las suspensiones del servicio, además del espacio específico sobre la borrasca Filomena que se habilitó en la web de la compañía para ir informando puntualmente de la situación de los servicios ferroviarios que, en esos días, recibió más de 840 000 visitas. Así como en el caso de AENA, aproximadamente 150 o 200 consultas diarias de información de prensa y medios, entre el 8 y el 15 de enero, y más de 79 000 llamadas al *call center*, entre el 8 y el 13 enero. Todo ello, puede dar una idea aproximada del despliegue informativo llevado a cabo por el ministerio, así como por los organismos y empresas del grupo dependiente del ministerio.

Asimismo, debo decir que, durante la gestión de las incidencias derivadas del temporal, en todo momento se ha trabajado de manera coordinada tanto en lo que respecta al ministerio como a otros departamentos. En el primer caso, ministerio y empresas; la coordinación se llevó desde la Unidad de Emergencias y Gestión de Crisis. En el segundo, nos coordinamos con Presidencia del Gobierno, el resto de los ministerios implicados, especialmente Interior y Defensa, así como con las comunidades autónomas y ayuntamientos afectados. De hecho, el Comité Estatal de Coordinación y Dirección, Cecod, al que me referí al principio de mi intervención y donde participamos los distintos servicios, se reunió en un total de diez ocasiones, cuatro de ellas con presencia del presidente del Gobierno, e incluso yo también, aunque no suelo participar en ese foro, estuve presente en esas cuatro ocasiones.

En paralelo, completando itinerarios, y muy especialmente una vez resueltas las principales incidencias en la red de carreteras de titularidad estatal y garantizada ya la vialidad de esta red, desde el ministerio se ha colaborado con otras administraciones para ayudar a retirar la nieve en sus principales carreteras e instalaciones, tales como centros logísticos, hospitales y estaciones eléctricas, con objeto de ir recuperando la movilidad progresivamente, así como en la retirada de elementos en las vías por el peso de la nieve. Las ayudas se centraron en tres regiones, en estas tres regiones el Gobierno se puso a colaborar: Castilla y León, Castilla-La Mancha y Madrid. En Castilla y León se dio apoyo en diversas carreteras de competencia autonómica en la provincia de Soria. En Castilla-La Mancha, los trabajos se han centrado principalmente en accesos a polígonos industriales, y el acceso a la estación de AVE de Guadalajara. Y, en el caso particular de la Comunidad de Madrid, yo mismo reiteré en varias ocasiones nuestro compromiso con la cooperación entre las administraciones, para alcanzar a todas aquellas calles que el Ayuntamiento de Madrid considerase y que fuera posible por las dimensiones de nuestros equipos. Para ello, los técnicos de carreteras y del ayuntamiento estuvieron en continuo contacto. Ya lo estuvieron al principio de la nevada. Yo mismo hablé con el alcalde de Madrid, porque, evidentemente, la ciudad estaba como estaba, y Madrid dispone de vías grandes y de túneles importantes que permitían la entrada de nuestros camiones, por lo que, desde el principio, estuvimos actuando y colaborando con el Ayuntamiento de Madrid. Quiero agradecer también la colaboración del propio alcalde de Madrid, que así nos lo ha reconocido. Asimismo, nos pusimos también a disposición de otros ayuntamientos de la comunidad que nos pidieron acometer la limpieza de calles y de polígonos, de manera que estas fueran accesibles y permitiesen la descarga de alimentos y mercancías. Ese fue el caso también de las propias áreas logísticas, y empresas concretas, que nos pidieron la colaboración para poder acceder a los centros de distribución, y aun no siendo competencia del Estado, como le dije al propio alcalde de Madrid, nadie iba a distinguir de quién es la competencia. Los ciudadanos lo que quieren es que se les preste servicio. En este sentido, actuamos en municipios madrileños, como Alcalá de Henares, Getafe, Alcorcón, Majadahonda, San Agustín de Guadalix o Torrejón de Ardoz.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 9

A modo de balance resumido, en la Comunidad de Madrid colaboramos en las siguientes actuaciones. El acceso a diecisiete hospitales y residencias, así como a otros nueve servicios sanitarios, tales como laboratorios de distribuidores farmacéuticos, como el propio servicio de la vacuna COVID; el despeje de viales para acceder a dieciséis centros de asistencia, tales como parques de bomberos, cuarteles de la Guardia Civil o estaciones depuradoras; la retirada de nieve en veinticinco polígonos industriales y centros logísticos, entre los que cabe destacar el caso de Merca Madrid; el apoyo a la Administración autonómica para el despeje de siete carreteras de su titularidad. Y, por último, la apertura de calles que permanecían bloqueadas por la nieve y el hielo varios días después del temporal en nueve municipios. En el caso de la ciudad de Madrid hemos actuado en cerca de 900 puntos indicados por el Ayuntamiento, cuestión que, efectivamente, ya reconoció el alcalde.

Quiero hacer especial hincapié en la colaboración que prestamos a otras administraciones, porque el temporal de nieve fue de tal magnitud que requería el servicio a los ciudadanos sin establecer ningún tipo de solicitud mediante ni requerimiento; es una exigencia del conjunto de las administraciones más allá, como decía antes, de su propia competencia y, más aún, fuera del color político al que correspondan sus gestores.

Para concluir, modestamente pensamos que en este temporal lo primero es que hemos contado con predicciones meteorológicas precisas. Otra cosa es que cuando vemos la realidad o la consecuencia de estas predicciones siempre nos sorprendan, pero las predicciones estaban, los avisos estaban, y esos avisos nos permitieron movilizar todos los medios disponibles, y tengo que decir que en función o en relación con la magnitud de la borrasca el número de incidencias no ha sido de gravedad, no ha habido incidencias de gravedad, o ha sido relativamente bajo con relación a otros episodios, y que además se han ido solucionando en relativamente breve plazo con la mayor diligencia posible. Incluso nos ha permitido, como decía antes, por las reacciones no solamente cubrir —en este caso, les hablo como ministerio— nuestras propias responsabilidades, sino que nos permitió dar servicio a otras administraciones. En todo caso, consideramos que este temporal de magnitud no vista en más de setenta años debe servir para, a partir de la evaluación de la actuación desarrollada, aprender de lo que ha sucedido y estudiar posibles mejoras futuras, aspectos, desde luego, en los que el ministerio y yo, creo que cada uno de los que hemos estado al frente con alguna responsabilidad, hemos asumido. Que lo aprendamos algunos es menos importante, porque estamos de paso, pero respecto a aquellos que van a seguir es muy importante que esta experiencia también se integre, sobre todo, porque en este caso tanto en el ámbito sanitario como en el climático la incertidumbre es clara y, por lo tanto, han pasado setenta años desde una cosa parecida, pero nadie nos asegura que la próxima pueda ocurrir bastante antes.

Para finalizar esta comparecencia, aunque ya fuera del orden del día, permítanme que dé algunas notas, dado que en la última sesión de la Diputación Permanente se planteó el tema y nos comprometimos a documentarlo en esta sesión. Permítanme que resuma brevemente —muy brevemente— la posición de este ministerio en el caso de los transportistas que se quedaron atrapados en el Reino Unido en los últimos días del pasado año. Sobre este asunto, en primer lugar, tengo que decirles que la gestión se centralizó desde el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, como no puede ser de otro modo al tratarse de una cuestión de ámbito internacional. Esto es así porque se trata de relaciones internacionales entre España y Reino Unido como consecuencia, además, de otra situación internacional, que es la relación entre el Reino Unido y Francia, que estaba ligada a cuestiones sanitarias y que nos afectó como tercero, pero realmente la crisis se produjo entre Reino Unido y Francia, que abruptamente cerró la frontera sin valorar las consecuencias que ello implica y, efectivamente, nos perjudicó a todos los que ni éramos franceses ni éramos británicos. Encima, hubo consecuencias para terceros. Ahora bien, desde el ministerio realizamos algunas actuaciones: un estrecho seguimiento de la situación a través de la Embajada Española en Reino Unido para tener informado al sector, sobre todo para dirigirnos al sector, cosa que hicimos a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera, con quien se mantuvo un contacto continuo durante toda la crisis. Se aprobó una orden para flexibilizar los tiempos de conducción y descanso de los profesionales españoles que realizaran servicio de transporte entre Reino Unido y España. Se permitió el descanso semanal normal en cabina. Se permitió iniciar el descanso semanal normal transcurridos los seis periodos de veinticuatro horas para llegar a su destino. Todo esto al objeto, lógicamente, de que pudieran llegar cuanto antes a sus casas. También se realizó un seguimiento de la situación a través del grupo de trabajo comunitario de puntos de contacto de transporte, en el que participa el ministerio junto con la Comisión Europea y el resto de miembros de la Unión Europea, todo ello, con objeto de garantizar que se retomaran las directrices asociadas a los carriles verdes en el menor tiempo

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 10

posible. En esta línea, también, la Dirección General de Transporte Terrestre se puso en contacto con el director de transporte francés para transmitir la importancia de que se levantaran todas las restricciones de circulación de vehículos pesados que pudiera haber establecido para aquellos días, de manera que una vez empezaran a circular y salieran del Reino Unido no tuvieran ningún impedimento a su paso por Francia. Desde la Subdirección General de Internacional del ministerio también se trasladó este mensaje a la Embajada Francesa en España. Por último, también se confirmó con la Dirección General de Tráfico que no existiera ninguna restricción a la circulación ni por parte de la DGT ni del País Vasco ni de Cataluña, de manera que estuviera asegurada la libre circulación de estos camiones en su vuelta a casa. En definitiva, dejando las relaciones internacionales a quien tiene la competencia, hicimos cuanto estuvo en nuestras manos para facilitar la vuelta a casa de nuestros transportistas.

Concluido ya este inciso final, a partir de este momento lógicamente quedo a disposición de sus señorías para aclarar, si puedo, cualquier duda y, por supuesto, supongo que tendré también alguna crítica que tendré que encajar.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

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

Pasamos, ahora, al turno de los grupos. Como no observo a nadie del Grupo Parlamentario Mixto ni del Grupo Parlamentario de Euskal Herria Bildu, tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Ciudadanos doña María Muñoz Vidal.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente.

Ministro, buenas tardes; bienvenido a esta Comisión. Lo cierto y normal es que hubiera sido mejor que se hubiera producido antes una comparecencia extraordinaria también solicitada a petición propia, como ocurrió en el año 2009, cuando la también ministra socialista Magdalena Álvarez vino a esta Cámara a rendir cuentas sobre las actuaciones llevadas a cabo en la anterior gran nevada —si podemos llamarla así en comparación con esta— que sufrieron la Meseta sur y la capital en el año 2009.

Voy a recoger, brevemente, los datos por orden cronológico y me voy a centrar, concretamente, en la entidad público-privada Aena. El 3 de diciembre de 2020 hay una nota de prensa de Aena en la que pone en marcha el Plan de actuaciones invernales frente a las contingencias de hielo y nieve. Este es el titular de la nota de prensa, que es el conocido —usted también lo ha mencionado— como Plan de invierno en los veinte aeropuertos de la red durante los meses de invierno, y en ese plan de actuaciones invernales se dice que Aena cuenta con un presupuesto de alrededor de 2 millones de euros.

En esa nota de prensa, además, se detalla que Aena dispone de 100 vehículos propios destinados a retirada de nieve y hielo, así como de otros vehículos implementados con cuchillas esparcidores de urea; destacan 22 vehículos medidores de coeficiente de rozamiento y 23 camiones con cuchilla, y así hasta a llegar a formar, junto con los propios vehículos o los propios medios móviles del Aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez, un total de 41 vehículos, porque en Madrid-Barajas hay 6 camiones equipados con cuchilla, 4 esparcidores de fundente líquido, 6 camiones equipados, 2 fresadoras, etcétera. Todo esto se detalla en la nota de prensa de ese 3 de diciembre. Habla también de que Aena tiene fundentes propios almacenados de más de 450 toneladas, y que el personal viene siendo formado, desde 2003, en lo que es ese plan de contingencia, ese Plan de invierno para todos los colectivos implicados para lograr una correcta ejecución. Así, desde 2003 se han formado hasta 8180 alumnos, cerca de 102 150 horas, por tanto, en concreto en el último año habrían recibido formación específica 1381 trabajadores, con más de 5900 horas de formación. Esa es la nota de prensa del 3 de diciembre de Aena. El 6 de enero de 2021 hay una nota de prensa del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana que ratifica lo dicho por Aena en la suya. Por tanto, la cuantificación previa de AENA respecto a vehículos para las nevadas en Barajas y la explicación acerca de que estaban desplegados para actuar quedó ratificada por su ministerio tan solo cuarenta y ocho horas antes de que empezara a nevar en Madrid, con todos los avisos rojos de alarma de la Agencia Estatal de Meteorología que se habían difundido y que usted también ha mencionado aquí.

La nevada se produce entre los días 8 y 9 de enero, y desde entonces el ministerio emite dos notas de prensa, los días 9 y 13 de enero de 2021 respectivamente, comentando brevemente en ambas, y tras considerar otros modos de transporte, que había problemas en Barajas. Aena, por su parte, solo publica una única nota de prensa el día 9 de enero, titulada: «Aena mantiene activos los estrictos protocolos de limpieza de pistas por nieve y hielo en el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas». Desde el día 9 de enero no ha habido más notas de prensa de Aena sobre la operatividad en Barajas, o, mejor dicho, sobre

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 11

la no operatividad. No creo que sea apropiado decir que se informaba a través de mensajes en las redes sociales, porque ni tienen el mismo rango ni se puede comparar su limitación de texto disponible ni alcanzan el mismo nivel de información, datos y explicaciones que precisan los pasajeros, las compañías aéreas y todos los usuarios del principal aeropuerto de la red de Aena.

Además, es muy interesante reflexionar sobre los titulares de las notas de prensa del ministerio, de esas notas antes indicadas: «Ábalos asegura que el ministerio tiene activados todos los medios humanos y materiales para garantizar el abastecimiento y la movilidad de los servicios esenciales». «Ábalos invita a todas las administraciones públicas a movilizar todos los servicios disponibles para restablecer la movilidad». Es decir, con respecto a la información oficial tras la nevada de esos días, hay un total de cuatro notas de prensa: una de Aena y tres del ministerio, con información pública oficial, en las que se indica que hay dificultades operacionales en Barajas por la nieve, pero sin llegar a dar más detalles ni explicaciones completas de lo está sucediendo en esos momentos en Barajas ni acerca de cuándo el aeropuerto volverá a operar al cien por cien; información oficial que anteriormente, en relación con posibles nevadas, aseguraba que en Barajas había medios disponibles en cantidad adecuada y personal preparado y formado con continuidad desde 2003, de manera que, ante los avisos de la Agencia Estatal de Meteorología, ante la alarma roja por las nevadas en toda la meseta sur y la capital que se pronosticaban, estábamos totalmente preparados.

La verdad es que una nevada como esta no se recuerda. Usted ha dicho que hacía setenta años, por lo menos, que no nevaba de esta manera, con esta intensidad. La más cercana y parecida que tenemos es la de 2009, que también afectó a la meseta sur y la capital. Es con lo único con lo que podemos hacer comparaciones recientes. Y en aquella gran nevada también se vio afectado el Aeropuerto de Barajas. En su momento, Aena emitió siete notas de prensa: cinco el día 9 de febrero de 2009, día en el que Barajas solo cerró algo más de cuatro horas, más otra el día 10 y otra el día 11, informando sobre la normalización del servicio del aeropuerto. Se interrumpieron las operaciones a partir de las once y media de la mañana y se reanudó la operatividad de las pistas a las 4:03 minutos de la tarde. El día 27 de enero, a petición propia, compareció en el Congreso en sesión extraordinaria la entonces ministra de Fomento —también del Gobierno del PSOE, como he dicho al principio—, detallando y explicando los hechos y las actuaciones realizadas. Pueden ustedes consultarlo en la transcripción del *Diario de Sesiones* número 188. La ministra informó de que en Barajas actuaron los medios entonces disponibles, que fueron cinco máquinas quitanieves, dos retroexcavadoras, un camión grúa, dos barredoras sopladoras y una carretilla para fundentes. En total, once vehículos atendieron las infraestructuras de Barajas en la nevada del año 2009. Siendo conscientes de las siguientes diferencias entre ambas nevadas, es decir, que en 2009 cayeron 30 centímetros de nieve y ahora se ha superado el medio metro, que en 2009 se realizaban más de 1200 operaciones de vuelo al día y ahora, desgraciadamente, por la situación de pandemia, no se llega a los cuatrocientos, que en 2009 Barajas cerró algo más de cuatro horas y en esta ocasión el cierre ha sido de cuarenta y ocho horas y que en 2009 los medios móviles para retirada de nieve fueron once vehículos, con su personal asociado lógicamente, es decir, un número considerablemente mucho menor que el contabilizado en 2021, cuando hubo cuarentaiún vehículos; por tanto, siendo que en 2009, con menos medios móviles y humanos, con mucha menos nieve, con más operaciones de vuelos, cuando Barajas solo cerró menos de cinco horas, se calificó la situación de caos, ¿cómo deberíamos calificar el paso de Filomena?

Señor ministro, sobre la base de lo sucedido y los antecedentes de nevadas en Barajas existentes, le quiero plantear las siguientes cuestiones. ¿Considera la actuación realizada por Aena en Barajas en esos días satisfactoria, ágil y eficiente? ¿Considera su ministerio que ha habido suficiente transparencia, con información oficial frecuente y detallada de las actuaciones en curso y acerca de cuándo se podría volver a volar con normalidad? ¿Cree, señor ministro, que ese plan invernal funcionó, de acuerdo con la previsión que anunciaba el plan invernal para Barajas? Sabiendo que Aena en este temporal de Filomena fue auxiliada por la Unidad Militar de Emergencias, ¿cuánto tiempo calcula su ministerio que habría tardado Aena en retomar la actividad en Barajas sin la ayuda de esta unidad militar? Con los medios que tiene Aena en Barajas, ¿a lo mejor no debería haber estado la UME limpiando accesos a hospitales, acompañando a enfermos o a gente necesitada, que la hubo durante muchos días, durante del temporal? Los operarios que trabajaban en el aeropuerto, ¿son plantilla de Aena o son total o parcialmente de una contrata? Si son total o parcialmente empleados de una contrata, me gustaría preguntarle cómo valoran su ministerio y Aena la actuación de dicha empresa. Y hablando de los operarios, quiero saber si es cierto que algunos de ellos se encontraban en situación de ERTE y, si es así, por qué no se tuvo la previsión

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 12

suficiente, dadas las alertas que conocimos con anterioridad, de rescatarlos de los mismos. En definitiva, me gustaría saber, en representación de mi grupo parlamentario, pues estas son las preguntas que le planteamos, si cree que han sido acertadas o no estas medidas.

Finalmente, hablando de Aena, señor ministro, me gustaría referirme a una nota de prensa de información relevante. **(Muestra un documento.)** Esta nota dice que el presidente de la entidad Aena, participada en un 51 % por el Estado y que se supone que es independiente, va a dejar su cargo si Salvador Illa sale elegido *president* de la Generalitat. No sé si podemos seguir presuponiendo la independencia del presidente de Aena, la independencia de esta entidad, no sé si desde una entidad participada por el Estado se está pidiendo el voto para el señor Illa como presidente de la Generalitat y no sé si se está utilizando una empresa semipública para hacer campaña. Otra vez nos encontramos ante una burda utilización de la legislación y la normativa, en este caso para utilizar a Aena en la campaña electoral, como ya hemos visto también a la ministra Calviño pedir el voto para el candidato Illa en la Comisión de Asuntos Exteriores o el desliz del ministro del Interior en la cuenta de Twitter.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Republicano tiene la palabra el señor don Francesc Xavier Eritja Ciuró.

El señor **ERITJA CIURÓ**: Muchas gracias, presidente.

Muchas gracias por su intervención, señor ministro. Ante todo, me sumo a la solidaridad con las personas afectadas por el temporal Filomena. Creo que es necesario dar apoyo a todos aquellos que se han visto afectados, sea donde sea. Y también quisiera dar las gracias y felicitar a todos aquellos operarios que han intervenido para paliar los efectos del temporal. Especialmente, quisiera hacer referencia a los más de cuatrocientos efectivos de la BRIF, la Brigada de Refuerzo en Incendios Forestales, dependiente del Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico, que han hecho un trabajo importante en diferentes comunidades autónomas.

Es evidente el carácter excepcional del episodio meteorológico que hemos vivido, que, a pesar de todos los protocolos existentes, ha acabado superando todas las medidas previstas para este tipo de contingencias —es evidente que muchas veces nos superan incluso las propias previsiones—, pero debemos tomar nota. ¿Por qué? No es simplemente una frase dicha —debemos tomar, como siempre decimos—, sino que, básicamente, ya son varios los organismos que coinciden en valorar que uno de los efectos más perceptibles precisamente del cambio climático es una mayor frecuencia e intensidad de los fenómenos meteorológicos extremos. Y creo que es importante tener esto en cuenta. ¿Por qué? Fíjense, el reciente informe presentado por la organización Germanwatch, para elaborar su índice de riesgo climático, indica que el Estado español pierde al año 700 vidas y 900 millones de euros por los eventos meteorológicos extremos. Por lo tanto, es un tema importante, a tener en cuenta. Y en ese sentido, la lucha contra los efectos de estos episodios intermitentes no debe centrarse solo en la aplicación de planes de choque frente a la contingencia en el momento en que sean necesarios. Lo que se aconseja es implementar mecanismos de planificación y políticas de prevención y resiliencia sobre la base de las recomendaciones ante los efectos del cambio climático. Lo digo porque es importante y hubo una subcomisión aquí sobre los efectos del cambio climático en la gestión del agua en la que ya se nos avisaba de que deberían incorporarse mecanismos de planificación y prevención frente los posibles efectos que pudieran ir llegando. Por ejemplo, en el caso de la red ferroviaria, tanto el temporal Filomena como el temporal Gloria, de enero de 2020, hace un año, han tenido afectaciones en diversas redes de cercanías. Por tanto, no es una cosa esporádica. En un año ha habido efectos, a causa de diferentes temporales, sobre vías férreas. En este sentido, por tanto, creemos necesario disponer de mecanismos de prevención y de gestión de riesgos ante situaciones meteorológicas extremas, como la inundabilidad, incendios en masas forestales o nevadas y heladas a causa de la altitud, siguiendo criterios que acaban afectando a la consideración de qué infraestructuras debemos diseñar o mantener. Entonces, la pregunta principal va en esta dirección. ¿Tienen ustedes en cuenta estos criterios a la hora de diseñar o modernizar las infraestructuras previstas en los últimos presupuestos y con su nueva política de infraestructuras? ¿Tienen ustedes en cuenta realmente esos criterios y los posibles efectos del cambio climático, según las previsiones y las recomendaciones que nos hacen?

A nivel territorial es posible mapear esos riesgos. En estos momentos podemos señalar dónde hay más o menos riesgos, porque los fenómenos meteorológicos extremos vienen castigando a unos territorios con mayor frecuencia que a otros. Todos tenemos en mente qué zonas son las que están más

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 13

castigadas en cada uno de nuestros territorios por estos temporales u otros fenómenos. Por dar un ejemplo, en Cataluña los efectos más nocivos se dejaron notar en algunas comarcas de Lleida y Tarragona, y no en los Pirineos, como podrían ustedes pensar. De hecho, los Pirineos están mejor adaptados a los grandes temporales invernales, y por eso tienen ya un trabajo de planificación y de prevención. Por tanto, en esas comarcas los efectos vienen sumándose y acumulándose, produciéndose diferentes agravios. Fíjense: los incendios del verano de 2019, el temporal Dana o gota fría de octubre de 2019, el temporal Gloria de enero de 2020 y ahora el temporal Filomena. En poco tiempo han ido sumándose agravios diferentes, y por eso digo que es importante mapear y localizar dónde hay un riesgo real. Por cierto, respecto a esas zonas, no se entiende por qué el Gobierno central no ha incluido Cataluña entre los territorios calificados como zona catastrófica por los destrozos causados por las nevadas y la ola de frío de la tormenta Filomena, y, en cambio, a pocos kilómetros de distancia de algunos municipios catalanes, sí ha incluido a otros simplemente por pertenecer a otra comunidad autónoma. Es un tema sobre el que tendrán que dar respuesta.

Finalmente, uno de esos espacios fuertemente castigados, sobre el que quería incidir por su vulnerabilidad y fragilidad como gran ecosistema, es el delta del Ebro. Sabe usted que la DANA, el temporal Gloria y ahora el Filomena han acabado afectando muchísimo a su equilibrio. En el caso del delta, son ya tantos los temporales que han arrasado los caminos, los campos y la línea de costa que la calificación de zona catastrófica y la implementación inmediata de un plan de rescate deberían ser imperativos. El delta del Ebro está cediendo. Hay zonas que ya han desaparecido bajo las aguas. Por tanto, no es que sea urgente, sino un efecto que ya está teniendo lugar. Hay caminos y espacios que ya han desaparecido bajo las aguas a raíz de estos temporales. Por eso, creemos que este caso merece una atención especial y que debe plantearse una estrategia ambiciosa y global que afecte exclusivamente al delta del Ebro, aunque sin renunciar, como decía, a tener en cuenta en las políticas de prevención y planificación los efectos que tienen estos grandes temporales, que con el cambio climático se van a ir repitiendo y probablemente intensificando.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común, tiene la palabra el señor don Rafael Mayoral Perales.

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

En primer lugar, muchísimas gracias, señor ministro, por su comparecencia y, en segundo lugar, por no tener una visión autocomplaciente ante los problemas. Es de agradecer a quien tiene una responsabilidad pública, que siempre debe tener una actitud de mejora ante las diferentes dificultades que nos vamos encontrando en el ejercicio de nuestras funciones. Es algo de agradecer en cualquier responsable público, porque denota una actitud positiva frente al trabajo y las dificultades. Creo que ese es el camino para poder encontrar soluciones.

En segundo lugar, hemos escuchado, incluso en medio del temporal, a quienes, desde posiciones terraplanistas, hablaban de que este temporal negaba la situación de emergencia climática, porque se decía que no iba a haber nieve, aunque sí iba a haber nieve, y absurdos de este tipo que vienen denotando la necesidad de que desde el conjunto de las administraciones públicas seamos capaces de poner en el centro del debate social el impacto gravísimo que tiene la situación de emergencia climática y que no es algo que vaya a ocurrir en el futuro, sino que ya está ocurriendo. Esa es una de las cuestiones importantes, porque, además, va hacer falta un compromiso por parte de todas las administraciones públicas y del conjunto de la sociedad para poder afrontar este fenómeno, que, evidentemente, va a suponer una transformación en el aparato productivo y en muchísimos ámbitos, pero también en los planes de emergencia. Hay quien evalúa que precisamente frente a los sucesos meteorológicos adversos referentes a altas temperaturas nuestro país está muy preparado en comparación con otros países europeos. Está reconocido internacionalmente que nuestros planes son de los mejores que hay en Europa en este sentido. Frente a otros, que cuando sufren este tipo de fenómenos encuentran serias dificultades, nosotros tenemos más capacidad de reacción. Sin embargo, es cierto que nosotros mostramos una situación de debilidad frente a fenómenos meteorológicos adversos en los que el frío y la nieve son protagonistas, y se convierten en elementos desconocidos, ya que tenemos que buscar en tiempos muy pasados para encontrar una situación de esas características, que, lógicamente, responden a estos cambios que se están produciendo y que provocan esta emergencia que tenemos ante nosotros y

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 14

nosotras. Creo que es muy importante que lo que ha ocurrido durante el fenómeno de Filomena seamos capaces de enmarcarlo así para poder establecer mecanismos de mejora en el ámbito estatal e ir mejorando los planes de emergencia, que se tienen que ir actualizando ante los nuevos fenómenos meteorológicos y la nueva situación climática, y que, por otra parte, han de enfrentarse desde la cooperación del conjunto de las administraciones públicas. La actitud del Gobierno del Estado ha sido de colaboración y cooperación con el conjunto de las administraciones, pero, desgraciadamente, no podemos decir que se haya mostrado la misma actitud tanto en la Comunidad de Madrid como en el propio ayuntamiento, por lo que hemos venido viendo a lo largo del desarrollo de la crisis.

Este tipo de situaciones ponen en el centro la necesidad del fortalecimiento de los servicios públicos, la necesidad de la salida de la senda neoliberal y de entender que los servicios de prestación pública son más eficientes; y lo son, en primer lugar, porque son más eficaces y, además, porque tienen un coste muchísimo menor para los ciudadanos que cuando se externalizan y se entregan a empresas privadas, y lo hemos podido ver en todos los ámbitos. Quizás lo más dramático en la Comunidad de Madrid ha sido ver que se trasladaban máquinas quitanieves desde diferentes comunidades autónomas, cuando teníamos nueve paradas en la Comunidad de Madrid como resultado del proceso de privatización. Hemos visto que las localidades que mantenían empresas públicas de limpieza y servicios mostraban mayor capacidad operativa para poder responder ante estos fenómenos, mayor flexibilidad y capacidad de intervención que aquellas que habían privatizado sus servicios, que encontraban serias dificultades para movilizar a las contratadas, siempre poniendo la mano antes de mover un solo dedo. Eso vuelve a situar en el centro que las privatizaciones han sido un fracaso, lo que debería trascender a las posiciones partidistas y provocar un consenso generalizado de todas las fuerzas políticas, es decir, poner por encima de las posiciones partidistas el interés general. Eso ayudaría mucho para poder afrontar los tiempos venideros y las dificultades que estamos encontrando con este fenómeno u otros tan duros como el que estamos viviendo en estos momentos, el de la propia pandemia.

Debemos reconocer la actividad del personal de emergencias, que en muchos casos es invisibilizada. Sin duda, hay que reconocer el papel de la UME, sin menoscabo de los servicios de bomberos, en general, la intervención de la BRIF, como se decía antes, al tiempo que también quiero hacer hincapié en el servicio de los bomberos aeronáuticos, cuyo papel ha sido fundamental para afrontar esta crisis en Barajas. No solo es necesario que les digamos que lo han hecho muy bien, sino que reconozcamos el papel que desempeñan en los servicios de emergencia, su plena incorporación y el mantenimiento de su condición pública, una garantía no solo para los trabajadores y las trabajadoras que prestan estos servicios, sino para el conjunto de la ciudadanía, porque ellos nunca fallan, algo que no debemos olvidar como representantes públicos. Por tanto, hemos de reconocer ese trabajo.

Por otra parte, a la hora de afrontar este tipo de emergencias y de situaciones catastróficas, hay cosas que duelen mucho. Duelen en primer lugar los facturones que ha presentado el Ayuntamiento de Madrid como zona catastrófica, que han sido una locura en cuanto a su valoración. Y no había terminado el fenómeno Filomena cuando parecía que podía llegar otro nuevo, una borrasca, todavía con las calles cubiertas de nieve, y la respuesta del Ayuntamiento al conjunto de la ciudadanía fue muy clara: Háganse una mochila, porque el ayuntamiento no va a estar. Ese es un mensaje muy duro, entendiendo el antiguo mensaje neoliberal de que se caiga España, que ya vendremos nosotros a levantarla; que se destruyan las cosas, que eso nos va a permitir reactivar la economía a través de grandes inversiones; que venga mucho dinero, y mientras tanto el que sufre es el conjunto de la ciudadanía. Debemos poner un poco de cabeza en todo esto. El proceso de privatización de los servicios públicos ha llegado a un punto de no retorno y hay que empezar a abandonar el dogma del canibalismo neoliberal y plantear una política democrática de amplio espectro en la que los intereses del conjunto de la ciudadanía estén por encima de los intereses de las grandes empresas, que prácticamente monopolizan la privatización de los servicios públicos. Es necesario revertir las privatizaciones en una política de Estado que garantice los intereses del conjunto de la ciudadanía y así poder afrontar un fenómeno tan difícil y duro como es el de la emergencia climática.

En estos momentos tan difíciles de pandemia quisiera enviar un abrazo solidario al conjunto de la población e instar de nuevo a todos los responsables públicos de todas las administraciones a reforzar la cooperación desde el ejercicio de sus propias competencias, poniendo los intereses de nuestro pueblo por encima de los intereses partidistas y entendiendo la importancia del reforzamiento de los servicios públicos como garantía de los derechos democráticos del conjunto de la población.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 15

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, tiene la palabra don Tomás Fernández Ríos.

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: Gracias, señor presidente.

Señor Ábalos, estoy fascinado con su explicación, da la sensación de que todo fue perfecto. ¿Sabe qué pasa? Que lo mismo da, que da lo mismo. Da igual que sea una pandemia, una crisis económica o un temporal de nieve, porque, en el momento en que se produce cualquier situación que provoque una emergencia en España, la respuesta del Gobierno siempre es la misma: esconderse, desaparecer de la escena y poner toda su energía no en trabajar en resolver problemas, gestionar o intentar solucionar las consecuencias —no, eso sería impensable—, sino en hacer lo único que realmente saben, que es poner toda su maquinaria mediática a trabajar para preparar su relato exculpatorio, buscar a alguien o algo a lo que achacar la culpa y hacer lo que sea posible por eludir su responsabilidad. Si alguien en España todavía pensaba que la nefasta gestión, o, mejor dicho, la no gestión por parte del Gobierno de la crisis del coronavirus desde el mes de marzo es un hecho aislado, creo que lo que hemos vivido después de la crisis del Filomena lo ha dejado bastante claro. La criminal gestión de la pandemia no ha sido casualidad ni mala suerte ni inexperiencia, sino la única manera en la que este Gobierno de incompetentes sabe hacer frente a las dificultades, escondiendo la cabeza, como el avestruz. Han creado ustedes el Gobierno de la propaganda, en el que la mayoría de sus miembros no tienen ni capacidad ni aptitudes ni experiencia; eso sí, lo que sí saben hacer bien es cacarear mientras los españoles mueren, mientras el turismo se muere, los negocios se mueren y, en definitiva, nos van matando poco a poco a todos.

Usted, señor Ábalos, y sus jefes, el señor Sánchez y el señor Iglesias, son los mejores exponentes de esta manera de hacer política, pero, aunque haya muchos ejemplos, vamos a centrarnos en esta comparecencia y vamos a referirnos a la crisis. Usted, como ya se ha dicho, sabiendo desde el día 31 que la Agencia de Meteorología había emitido cuatro avisos —no uno, cuatro— sobre la nevada, acerca de que era cada vez más acuciante, más grave, y que su propio portavoz había dicho que se acercaba la nevada del siglo, tuvo la desfachatez y la irresponsabilidad de salir en los comienzos de la nevada para sacar pecho sobre la previsión de su Gobierno y decir —y cito— que nunca habían tenido un dispositivo de este nivel de equipamiento tanto en maquinaria como en personal en todas las empresas del grupo del ministerio y que lo que estaba ocurriendo era el resultado de la previsión y del trabajo que se estaba llevando a cabo desde su Gobierno, y se quedó tan ancho. Permítame que enumere cuál ha sido el resultado de su previsión y de su trabajo, que millones de españoles hemos tenido la desgracia de padecer. Empecemos por el aeropuerto de Barajas —ya lo ha citado—, uno de los principales nudos de Europa, efectivamente, que, gracias a esta previsión, se convirtió en una ratonera, con pistas sepultadas bajo la nieve y cientos de viajeros durante más de cuarenta y ocho horas abandonados a su suerte. ¿Dónde estaba —diga lo que usted diga, señor ministro— la flota de máquinas quitanieves, esa que tenemos, una de las mejores de Europa, con capacidad de almacenamiento de fundentes, seis camiones equipados con cuchillas, fresadoras y ocho miniexcavadoras? ¿Sabe dónde estaban la mayoría de ellas? Aparcadas; sí, sí, aparcadas, esperando a que muchos de los empleados de la empresa contratada por Aena dependiente de su ministerio volvieran del ERTE en el que se encontraban. Esto no lo dice VOX, lo dicen los propios sindicatos —lo digo por los comentarios que después se harán—. ¿Y de qué han servido los dos millones de euros anuales del Plan de Actuaciones Invernales de aeropuertos? Se han gastado dos millones de euros en hacer una llamada, una llamada a la UME, la llamada más cara en la historia de España, que, por cierto, vamos a pagar todos los españoles. Así que yo tengo una duda, y se lo digo con cierto chascarrillo. Si atraída por la nieve, algo que les gusta especialmente a los narcoestados, la señora Delcy Rodríguez, su amiga, hubiera dado una vuelta esos días por Barajas, habría ocurrido lo mismo —a lo mejor no, a lo mejor sí—, y entonces usted nos habría dado su enésima explicación para justificar que su presencia ilegal no se producía, ya que pisar nieve para usted seguramente no es pisar territorio español. Señor ministro, el aeropuerto de Barajas está siendo su cruz. **(El señor ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Ábalos Meco, hace signos negativos.)** Sí, su cruz, o, mejor dicho, la cruz de todos los españoles desde que tenemos la desgracia de que la gestión cayera en sus manos. Es el mayor coladero del coronavirus desde el inicio de la pandemia, el refugio de los que tienen prohibida la entrada en el espacio europeo, la mofa y la befa de todos los países del mundo que tienen inviernos duros, en una palabra, ha sido y es un claro exponente de la política de este Gobierno y de su incompetencia. Pero hablemos también un momento de sus previsiones sobre el transporte terrestre. ¿Dónde estaban ustedes cuando miles de conductores quedaron atrapados en la noche de la gran nevada

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 16

en las principales arterias de la capital o en muchas carreteras del centro de España? ¿Dónde estaban cuando se colapsó casi toda la provincia de Madrid y se puso en peligro el abastecimiento de la ciudad? ¿Sabe lo que sucedió? Que también fue la UME la que tuvo que despejar la mayoría de las vías, rescatar a los atrapados y habilitar los carriles necesarios para restablecer el transporte de mercancías a la capital. Claro, seguro que seguirán ustedes buscando excusas en las Fuerzas Armadas y buscando en las Fuerzas Armadas al gran fantasma de la extrema derecha, ese que vuelven a agitar; cada vez que necesitan ustedes ocultar su incompetencia, el fantasma aparece. Pero, ¿sabe qué? Nos alegramos de que tras estos dos años de presupuestos congelados nuestros militares reciban un pequeño aumento de sueldo porque, ¿sabe lo que pasa? Que a veces en estas desgracias se aprecian las cosas buenas que tenemos. Pero seguramente —y ellos lo dicen— algunos de ustedes están pensando en reducir el presupuesto de Defensa. ¿Por qué no reducen mejor el de Fomento? Y de paso le cambian el nombre y le ponen ministerio de fomento de la incompetencia.

Además, muchos de nuestros camioneros tampoco van a olvidar esta Navidad, abandonados por su ministerio en carreteras intransitables donde viajes de unas horas se convirtieron en auténticas odiseas. Pero, ¿sabe lo que pasa? Que la ayuda no la recibieron en muchos casos de su Gobierno, de nuestro Gobierno. ¿Saben de quién la obtuvieron en muchos de los casos? La obtuvieron de nuestros hosteleros, que abrieron sus locales para darles cobijo y alimentos durante varios días; no una noche, varios días. Esos mismos hosteleros a los que ustedes están arruinando obligando a cerrar sus negocios sin contrapartida alguna. ¡Qué curioso! Y qué decir —usted les ha citado brevemente— de aquellos otros camioneros que quedaron desamparados en Reino Unido y que también dependen de la Dirección General de Transportes, sin comida, sin bebida; y no solo en aquel país sino en otros muchos países. Gracias a que hubo países como Polonia o la República Checa que mandaron a sus soldados a socorrer a nuestros compatriotas, atrapados en su territorio, supliendo su desidia y su negligencia, señor ministro. VOX no exime de la responsabilidad que también corresponde al Ministerio de Asuntos Exteriores —que, por supuesto, fue incompetente—, pero hasta la fecha no hemos visto ni que la ministra Laya ni usted hayan asumido ningún tipo de responsabilidad. ¡Es curiosísimo!

Señor Ábalos, todos los pronósticos, todos, anunciaban un temporal de dureza inusitada, con nevadas copiosas; ustedes sabían —y lo ha dicho— que iba a ser fuerte, que las previsiones se iban a cumplir, pero como usted mismo nos ha dicho —y lo reconoció unos días después— nunca previeron su magnitud real. ¿Y sabe una cosa, señor ministro? Que eso es lo que usted debe de hacer, prever esa posibilidad. Usted tiene la responsabilidad de tener en cuenta la peor de las situaciones y tener preparadas, por si fueran necesarias, las herramientas y los medios suficientes para hacerle frente. Está claro que el Plan de vialidad invernal, con un coste de 67 millones de euros, ha servido de poco. Y yo le digo, ¿no se le ocurrió subcontratar maquinaria de empresas privadas días antes? ¿No pensó en trasladar equipos de unas zonas a otras? ¿No era posible hablar y coordinar con ciertas asociaciones o colectivos para que pudieran colaborar? ¿Sabe lo que pasa? Que no, es que eso implica gestión, liderazgo y no propaganda; propaganda a la cual ya estamos especialmente acostumbrados. ¿Sabe cuál ha sido la reacción del Gobierno ante esta situación? La de siempre, intentar ocultar su incompetencia detrás de las comunidades autónomas, a excepción —eso sí— de aquellas en las que gobiernan ustedes. En Madrid lo han tachado —y han echado el resto de la propaganda— como un absoluto desastre. La verdad es que la señora Ayuso también tiene parte de culpa —que no se la niego— pero, primero, no comparece hoy aquí y en ningún caso resta ni un ápice de la irresponsabilidad y de la mala gestión de su ministerio. Entremedias, el día 11 de enero, con el señor Marlaska, con la señora Robles, sin ningún tipo de vergüenza, salen a declarar que el Gobierno se encuentra orgulloso y satisfecho con su actuación. Así que, señor Ábalos, ya me da un poco de reparo que en todas sus comparecencias tengamos que terminar diciéndole siempre lo mismo, pero es que es un clásico: coja sus maletas, las de Delcy, haga lo que quiera, pero dimita; dimita por su incompetencia, por su incapacidad y por sus continuas mentiras.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Popular, don Andrés Lorite Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Muchas gracias, señor presidente. Gracias, señor ministro.

Señorías, permítanme iniciar la intervención con una reflexión, y es que me parece especialmente peligroso que esta Cámara, que el Congreso de los Diputados, se esté acostumbrando a tener un ministro ausente en la gestión; un ministro que deriva siempre su responsabilidad a otras administraciones; un

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 17

ministro que se comporta como un cronista, como un relator de la política española, incluidas las materias de su competencia. Otra cosa es la gobernanza, que esa nunca llega; la gestión es lo que le falta a usted, señor Ábalos. Pero tampoco le gusta a usted el control parlamentario. He tenido oportunidad de decírselo en otras ocasiones. Hoy viene a rastras, forzado por las peticiones de comparecencia de este grupo parlamentario, que tenía que haberse producido en el mes de enero para explicar qué hizo usted ante la situación vivida por los transportistas españoles atrapados en el Reino Unido durante la Navidad y las consecuencias de la nevada Filomena en la movilidad y en los transportes.

Le voy a contar cuál es la cronología de los acontecimientos. En primer lugar, mientras que los transportistas pasaban la Navidad atrapados en el Reino Unido usted estaba inactivo y de vacaciones de Navidad. En segundo lugar, cuando la borrasca Filomena empezó a tener los efectos que había advertido la Aemet, Sánchez y usted permanecieron escondidos. Cuando el efecto de la nevada ya era dramático usted comparece para decir dos cosas: en primer lugar, que no se podía haber evitado y, en segundo lugar, para insultar y descalificar a la presidenta de la Comunidad de Madrid y al alcalde de la capital de España. En mitad de la nevada, en un caos operativo sin precedentes en el aeropuerto de Madrid-Barajas, usted abandona la gestión y se va a mi tierra, a la sede socialista de Sevilla, a hablar con Susana Díaz y a intermediar en sus líos internos del Partido Socialista de Andalucía. Y cuando le interpelan acerca de esta cuestión dice usted que fue allí a hablar de infraestructuras. ¿Con quién? ¿Con Susana Díaz? O mintió usted o perpetró una deslealtad institucional tratando ese tema con la líder de la oposición y no con el presidente de la Junta de Andalucía, que se llama Juan Manuel Moreno. Señor Ábalos, el resumen de todo es un espectáculo vergonzoso del cual usted hoy tiene que dar cuenta en esta Cámara y asumir las responsabilidades oportunas.

El asunto de los transportistas atrapados en el Reino Unido no es nuevo. El sector del transporte es esencial, y se ha demostrado durante la pandemia y especialmente en el confinamiento, para el abastecimiento. Sin embargo, durante todo ese tiempo usted los ha abandonado. Valga como ejemplo la petición de los transportistas de la prohibición de labores de carga y descarga por seguridad sanitaria que aún siguen esperando. Pero le pondré otro ejemplo. La mayoría de los países de la Unión Europea han establecido fondos de ayudas directas al sector del transporte; sin embargo, España aún no lo ha hecho y el sector le sigue esperando. Ante la nueva cepa del coronavirus el Gobierno francés, efectivamente, decide cerrar su frontera a los camiones procedentes del Reino Unido; el cierre del Eurotúnel provocó atascos de más de 40 kilómetros, 12000 camiones en el puerto de Dover, 1500 transportistas españoles bloqueados, cientos de millones de pérdidas para la economía española y dramas personales por no tener esos camioneros una estancia digna. Usted desaparecido, siendo reclamada su actuación por parte de los transportistas, por parte de la CEOE, por parte de Fenadismar, por parte de la Confederación Española del Transporte de Mercancías, que incluso le mandó una carta pidiéndole soluciones ágiles para el retorno y cumplir las necesidades básicas de comida, de descanso y de aseo para los camioneros. ¿Cuál fue su respuesta? La de siempre, ninguna, el abandono, señor Ábalos. Habría hecho falta establecer una estrategia diplomática para desarrollar protocolos de mercancías COVID Free. Tampoco hizo usted nada absolutamente. Otros terceros Gobiernos, sí que es verdad, fueron sensibles —y se ha dicho esta tarde—, en concreto el de Polonia y el de la República Checa, y enviaron allí destacamentos militares para atender a los camioneros. Usted mientras de vacaciones, señor Ábalos, y esperando que otros terceros le resolvieran el asunto.

Pero centrémonos en el asunto del temporal Filomena. Y es que cuando usted se dignó a comparecer, allá por el día 9 de enero, la nevada había provocado muy serios efectos en la movilidad y en los transportes, había muchas incidencias en la red viaria, la alta velocidad había sido suspendida en el entorno de Madrid, las Cercanías se habían suspendido de igual modo y en el Aeropuerto de Madrid-Barajas se había decretado el cierre total del tráfico aéreo. Usted, señor Ábalos, en esa comparecencia dijo textualmente, y aquí tiene la nota oficial (**muestra un documento**): «Estamos ante una situación absolutamente excepcional que ha desbordado todas las previsiones». Señor Ábalos, usted dijo una falsedad, porque usted acaba de decir que la propia Aemet más de una semana antes venía advirtiendo de tales proporciones de la nevada. Es más, le daré un dato, es la primera vez en la historia que la Agencia Estatal de Meteorología avisó de nivel rojo por nevadas en el territorio nacional. Por tanto, las previsiones meteorológicas sí se ajustaron a la realidad de lo que finalmente pasó. Señor Ábalos, ¿no se tomaron en serio quizá desde el Gobierno dichas advertencias? ¿Por qué falló de forma tan importante el Plan de vialidad de la Red de Carreteras del Estado? Dice usted que se pusieron en marcha todas las quitanieves y se utilizó todo el material fundente. Sin embargo, la realidad es que hubo multitud de

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 18

vehículos bloqueados. Es más, hubo camiones con sal adquirida por ayuntamientos que estuvieron durante días bloqueados en la A2 y en la A3 y el ministerio no hizo absolutamente nada para que llegasen a su destino. ¿Por qué no hicieron corredores para que llegase esa sal que habían adquirido los ayuntamientos que estaban sufriendo las inclemencias meteorológicas? ¿Recuerda usted, señor Ábalos, lo que decía el líder de su partido en enero del año 2018, a consecuencia de una nevada que propició que durante unas horas la A6 sufriera un atasco? ¿Recuerda cómo pedía dimisiones, explicaciones, ceses? El señor Sánchez hablaba en aquel entonces de caos y de improvisación. ¿Qué tendríamos ahora que decir? Pues mire, se lo voy a decir, que en este caso el señor Sánchez ha optado por la inacción y por esconderse, por esas dos cosas.

El trasporte ferroviario también sufrió un colapso a consecuencia de que, como ponen de manifiesto los profesionales, las exploradoras de Renfe no estuvieron dispuestas y tampoco hubo previsión, haciendo pasadas y reconociendo las vías. ¿Sabe por qué? Pues muy fácil, por lo que le ha dicho el sindicato de maquinistas, porque no hay maquinistas suficientes, porque ustedes no están cumpliendo el plan de empleo.

El caos operativo en el aeropuerto de Madrid-Barajas ha sido histórico, señor Ábalos, pero se ha hablado de los 2 millones del contrato del Plan invernal, una reducción muy importante con respecto a otros años, y a eso se le ha sumado una nevada histórica. Es evidente que entre los medios propios de Aena, del Aeropuerto de Barajas, los de la empresa adjudicataria del Plan de invierno y los desplegados por la UME no se evitó el caos, luego fueron claramente insuficientes y mal programados. Ha sido un desastre sin paliativos el Plan invernal. Señor ministro, el aeropuerto tardó diez días en recuperar el cien por cien de su capacidad operativa, algo que no es normal en un aeropuerto de referencia internacional, un *hub* como Barajas, y no lo decimos nosotros, se lo dicen los usuarios de Barajas, los controladores aéreos, las compañías aéreas, el Sepla y hasta el sindicato ASAE. No es de recibo que los usuarios hayan tenido que vivir en esas condiciones inhumanas, durmiendo en el suelo de las terminales, viendo cómo se retrasaban sus vuelos, se reprogramaban y terminaban cancelándose. Señor Ábalos, las compañías aéreas como Iberia o Air Europa están denunciando daños en los fuselajes de las aeronaves y roturas en el motor por el hielo depositado en las plataformas de estacionamiento. ¿Va a hacer la Agencia Estatal de Seguridad Aérea algún expediente informativo por estos asuntos de seguridad operacional? ¿Qué opinión le merece, señor Ábalos, que el presidente de Aena haya dicho que todo ha funcionado muy bien en Barajas? Acaso estaría despistado, ¿verdad?, pendiente de la campaña catalana y de su candidatura, de modo que también se une a este Sánchez escondido y a usted, que estaba fijándose más en los líos internos del Partido Socialista en Andalucía e insultando a dirigentes políticos que han estado al pie del cañón, como la presidenta Ayuso y el alcalde Almeida. **(Rumores.— El señor Ramos Esteban: ¡Madre mía!)** Señor Ábalos, ausencia de gestión y desidia es lo que usted ha demostrado en este episodio.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, por el Grupo Socialista, don Manuel Arribas Maroto.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente. Buenas tardes, señorías.

Gracias ministro por su intervención y por el análisis de las acciones llevadas a cabo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Gracias también, en nombre de todo el Grupo Parlamentario Socialista, a los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, efectivos de la UME, bomberos, Protección Civil y voluntarios, y queremos hacer una mención especial a los sanitarios, que en muchos casos caminaron durante horas sobre la nieve para acudir a sus puestos de trabajo, y también a los que permanecieron en hospitales y residencias cubriendo las ausencias de sus compañeros. Mostraron una verdadera vocación de servicio y de responsabilidad para garantizar la atención sanitaria en un momento como el que estamos viviendo. Gracias también a todo el personal de Renfe, de Adif, de Aena y al personal de mantenimiento de carreteras y a otros colectivos, como fueron los bomberos forestales, que sin ser su ámbito de competencia trabajaron sin descanso para restablecer los servicios de movilidad.

Señorías de VOX, he de decir que me encuentro profundamente sorprendido con ustedes, debido a su negacionismo patológico y su continua oposición hacia cada acción que toma este Gobierno, pero en este caso es para bien. Ustedes no han negado que Filomena fuese un fenómeno natural ni han dicho que fuese una especie de conjura orquestada en Moncloa. Afortunadamente, señorías, tampoco han dicho que la nieve fuese de plástico **(el señor Fernández Ríos: Hasta ahí llegamos.—Risas)**, aunque yo créame que estoy seguro de que alguno de ustedes lo piensa. **(Aplausos.)** Y me alegro de que sea así porque,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 19

igual que en otras comisiones yo les pido que no abandonen la senda de la democracia, me alegra ver que en esta ocasión ustedes no han abandonado la senda de la ciencia, y espero que después de estos acontecimientos empiecen a tomarse ustedes eso, como dicen ustedes, del cambio climático, algo del cambio climático, en serio. **(Rumores.)**

Señorías del Partido Popular, ustedes gobiernan en la Comunidad de Madrid desde el año 1995: Gallardón, Aguirre, González, Cifuentes y Ayuso. Ahora llega una pandemia, acompañada de una borrasca, y se quejan ustedes de que no hay suficientes recursos para afrontarla. Y yo me pregunto por qué será. Pues yo se lo voy a explicar. Quizá sea por aquella vieja costumbre que tienen ustedes de recortar y de privatizarlo todo, por esa gestión basada en el capitalismo de amiguetes que tanto acostumbran a practicar y que tanto daño hace y ha hecho a nuestras instituciones. Señor Lorite, le recuerdo que el ministro comparece a petición propia. Lo digo para que se sitúe usted dónde está.

Pero vayamos a la sucesión de los hechos, aunque ya lo ha explicado el ministro. Yo se lo he puesto muy fácil, se lo he resumido en cuatro momentos clave a los que creo que sus gestores públicos, visto lo ocurrido, no prestaron mucha atención: el 31 de diciembre la Aemet emite un aviso respecto a una potente borrasca que descargaría precipitaciones en forma de nieve en cotas más bajas de lo habitual; el 2 de enero se dan detalles del área geográfica afectada y se hace hincapié en la potencia de la borrasca; el día 5 de enero —quédense con esa fecha— la Aemet eleva el aviso de la borrasca a categoría especial y bautiza a esta como Filomena, y se empieza a hablar de hasta 40 centímetros de nieve; el 7 de enero se habla de la nevada del siglo y se eleva a rojo el nivel de aviso en la Comunidad de Madrid. Después de esto, ya sabe lo que pasó, ¿verdad? Caos, caos y más caos, más de 3500 vehículos inmovilizados, vías de comunicación colapsadas, las calles de la capital intransitables, montañas de basura y cientos de miles de árboles destrozados, más de 1500 personas atrapadas, de las cuales 403 tuvieron que ser rescatadas. Y en referencia a las personas y a los vehículos, la presidenta de la Comunidad de Madrid, la señora Díaz Ayuso, hizo una valoración cuanto menos desafortunada, consideró que no era para tanto viendo el número de población que tiene la capital; una muestra más de su nulo respeto hacia el bienestar de los ciudadanos. Asimismo, los dirigentes madrileños no solicitaron la intervención de la UME hasta bien entrada la noche del 8 de enero. Ni Ayuso ni Almeida ni ningún otro miembro de los Gobiernos municipales o autonómicos hicieron realmente nada. Su solución fue decir a los ciudadanos que era cosa suya, y así lo hizo el señor Aguado, que en una pose ridícula salió ataviado con unos zapatos impolutos y una pala sin estrenar a decir a los madrileños que eran ellos quienes tenían que quitar la nieve. ¿Saben quién les hizo caso? El señor Casado, que salió con una pala a hacer el mayor de los ridículos, a quitar cuatro copitos de nieve a la puerta de un centro de salud, y todo para buscar la foto e insistir a los ciudadanos en que eran ellos quienes tenían que quitar la nieve y el hielo. Viven ustedes en una dejación de funciones constante, de verdad. Ustedes, junto a su comparsa anaranjada, han sido capaces de hacer algo realmente increíble, han sido capaces de superar la ficción, han sido capaces de hacerlo peor que Gregorio Serrano, aquel concejal de Fiestas del Ayuntamiento de Sevilla que tuvieron ustedes a bien poner al frente de la Dirección General de Tráfico y que, en enero de 2018, dejó a 3500 ciudadanos abandonados en la AP-6. Eso que decía usted de un ratito, yo estuve allí y no fue un ratito, de verdad, créame. Muchos de ellos eran vecinos de mi provincia, Ávila, y ¿sabe lo que hizo? Hizo igual que ustedes: para justificar su inoperancia les echó la culpa a ellos.

Señorías, tenemos que aprender que la sociedad espera de nosotros que trabajemos por el bien común, espera que lo hagamos con honestidad, con coherencia, con transparencia, pero sobre todo con responsabilidad; los ciudadanos esperan que trabajemos para mejorar sus vidas y no para aprovecharnos de las desgracias, para sacarnos una fotografía o hacer campañas electorales. Es cierto que Filomena afectó a más partes del territorio nacional, pero no podemos negar que Madrid se llevó la peor parte, y no se llevó la peor parte porque afectase solo a Madrid, se la llevó porque los Gobiernos del Partido Popular y de Ciudadanos en la Comunidad y en el Ayuntamiento no tomaron las medidas de prevención adecuadas. Miren, 4132 de los 4400 municipios afectados por la borrasca Filomena tienen menos de 5000 habitantes, en ellos viven 2,5 millones de personas con menos recursos que la Comunidad de Madrid, pero ¿saben cuál es la diferencia? La diferencia es que allí gobiernan alcaldes y alcaldesas que son auténticos todoterrenos; que en muchos casos cogieron sus propios coches, sus propios tractores, que se arremangaron y salieron a abrir camino a sus vecinos, porque en los territorios los recursos son escasos y algo de eso sabemos los diputados de provincia. En un sistema descentralizado, señoría de VOX, se espera que los gestores públicos en comunidades autónomas y ayuntamientos hagan también su trabajo, y eso implica poner todos los recursos disponibles, y eso es

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 20

lo que no se hizo aquí en Madrid. Por eso quiero resaltar las acciones tomadas por el Ministerio de Transportes, que en ningún caso pueden verse empañadas por la inacción de aquellos que decidieron no actuar a tiempo, de aquellos que decidieron no hacer su trabajo. Todo el caos generado por la no gestión de Almeida y de Ayuso durante la borrasca Filomena fue realmente grave. No podemos obviar que todo lo que ocurre en Madrid repercute en el resto del país y especialmente en provincias limítrofes como la mía, como Ávila. Señorías, hagamos una reflexión: el verdadero sentido de un servidor público es mejorar la vida de las personas y no complicársela más.

Gracias, presidente. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Tiene la palabra nuevamente el señor Ábalos Meco.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Gracias, presidente.

Se ha dicho por parte de algunos grupos parlamentarios lo de que vengo arrastrado, que he tardado en comparecer. Esto es un clásico cada vez que vengo, pero aquí estoy, aquí estoy. Yo ya llevo un tiempo aquí en el Parlamento y lo que se pueda decir no sé a quién va dirigido al final, porque hay una ventaja: esto queda en el *Diario de Sesiones*, uno queda retratado, también se acredita en su tono parlamentario. Pero si realmente hiciéramos un esfuerzo por rigor yo podría entender la crítica que se hace si es extensible a cualquier otra situación porque, si no, se llama hipocresía. Es decir, ¿cualquier crítica que usted me haga la va a compartir en la misma medida con quien actúe como mínimo igual o no? Porque, vamos a ver, usted está poniendo el énfasis en el aeropuerto cuando ha costado días y días que los niños fueran al colegio. Estamos hablando de una infraestructura crítica, con unas dificultades que exige la seguridad aeronáutica que no la exige una calle para acceder al colegio. La verdad es que creo que ese esfuerzo de objetivar y centrar una crítica útil sería más eficaz para ustedes y, desde luego, nos ahorraría un ejercicio de hipocresía. Yo en mi intervención he hablado de coordinación y colaboración y no le he sacado los colores a ninguna Administración. ¿Quieren que entre en ello? Lo tengo fácil, porque yo tengo una cosa distinta a usted: tengo los datos reales, las intervenciones, las intervenciones en la Comunidad de Madrid, cómo quedaron las carreteras autonómicas y las estatales, y es muy fácil comparar. Es muy fácil comparar cuántas quitanieves tiene el Estado y cuántas la Comunidad de Madrid, es que es muy fácil. Es muy fácil saber de qué medios dispone el Ayuntamiento de Madrid, que es la capital de España, es tremendamente fácil. Entonces, por favor, quítele un poco de pasión, salvo que usted no conozca o no se reconozca en sus compañeros de partido que gobiernan en Madrid, salvo que usted no se reconozca; pero si usted es del mismo partido los está poniendo en una situación muy difícil. Lo digo porque al final, en fin, ¡qué quiere que le diga!

Se lo digo también al portavoz de VOX. ¿Sabe? Estoy anestesiado, me da igual ya lo que diga. Como exageran tanto, deforman tanto la realidad, consiguen que no me haga ningún efecto. **(El señor Fernández Ríos. ¡Qué pena!)** Ahora, si acertaran o ajustaran la crítica, sí que me molestaría. Pero cuando uno le niega al otro la existencia como hace usted, como hace usted reiteradamente, claro, yo ya no tengo que hacer ningún esfuerzo; usted me niega la condición, pues ya no tengo nada más que decir, ya está, no existo para usted, listo. Aunque parece que sí porque quiere que me vaya, luego algún espíritu usted percibe; algún espíritu físico percibe usted. **(Aplausos.)**

Luego el chascarrillo. Mire, si usted quiere hacer una intervención seria no hace falta que recurra al chascarrillo porque al final el chascarrillo va a ser lo único serio que usted diga. Pero no hable de situaciones que además ya han pasado por la justicia, de las que ustedes han querido hacer un uso torticero. Y, desde luego, no recurra tanto al bulo porque al final se van a quedar en el partido del bulo. Es falso que no se utilizaran todas las máquinas del aeropuerto, es falso, falso, un bulo. Yo hasta he visto el whatsapp donde se pide que se distribuya ese bulo —lo he visto— para compensar las carencias de otras administraciones, justamente lo que usted trata de decir, que yo me escondo detrás de Ayuso, en absoluto. En toda la gestión no he tenido ninguna alusión, así es que no diga usted que yo he insultado. Además yo no insulto. ¿Puede usted decir lo mismo ahora que lo tengo aquí? ¿Puede usted decir que usted no insulta? ¿O borra los tuits después de insultar? Porque en eso se ha convertido usted en especial; en aportar cosas de Fomento y Transportes no lo sé, pero en el Twitter usted tiene el dedo muy ligero. También le digo: no me afecta, porque si fuera excepcional, me dolería, pero si es reiterado, pues ha conseguido anestesiarme. Ese es el problema de abusar de esto. Es falso que hubiera algún trabajador

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 21

en ERTE ni de la concesionaria ni de Aena, es falso, forma parte del mismo wasap; el mismo wasap que se pedía en un momento difícil que se distribuyera.

Yo lo que he venido a decir es que siempre hubo previsión, pero es verdad que la realidad superó a lo que podíamos imaginar tener delante, pero siempre defendí la previsión. La que no lo defendió fue la presidenta de la Comunidad de Madrid —ya que usted la ha sacado—, que dijo que superó todas las previsiones y no estábamos avisados. Hombre, avisados estábamos, otra cosa es que cuando lo ves ahí delante te das cuenta de qué estabas avisando. Por cierto, la M-30 no es del Estado, ahí se ve que no se quedó nadie atrapado. Y las autonómicas entre Pinto y Valdemoro, todo esto tampoco es del Estado, pero se ve que no hubo ningún coche atrapado. Hombre, entienda que si hay coches atrapados y los hay en autonómicas y generales no puede decir: en las autonómicas quedaron muy bien atrapados y en las estatales es imperdonable que quedaran atrapados, porque entonces se pierde toda razón; se pierde toda razón. O sea, es lamentable que eso ocurra. ¿Tenemos que aprender? ¡Pero todos! ¿O ustedes no gobiernan en ninguna parte? ¿O ustedes no gobernaban?

Además, no lo acabo de entender, porque usted me hace una comparación con la nevada de 2018. Mire, yo no estaba de vacaciones; no sé si usted me vigila o me sigue, le aseguro que estaba en Madrid. Es más, se me puede acusar incluso de ser pesado porque estuve mañana y tarde compareciendo; estuve en todas las televisiones, la mayoría de las veces por vía radiofónica o por teléfono. Estuve permanentemente. Pero sus compañeros en el año 2018, durante unas nevadas entre el 6 y el 7 de enero, estaban en Sevilla viendo un partido de fútbol, ni más ni menos que el ministro del Interior, que es el que dirige el Sistema de Protección Civil y el Director General de Tráfico, porque la previsión pues no les pareció suficiente como para atenderla. Y no tenía nada que ver la nevada, que fue muy puntual en la AP-6, donde, como dejaron circular, se montó la que se montó y las máquinas quitanieves no pudieron hacer su trabajo por el colapso de los vehículos, a los que dejaron circular, pese a que no se podía circular. Además, la sanción de la concesionaria fue ridícula cuando la vimos. Tal es así, que el Gobierno anterior, del que yo ya formaba parte como ministro, elevamos las sanciones en un real decreto-ley del que tienen que acordarse los que entonces estaban de diputados, para poner un poco a la altura esas sanciones de la responsabilidad en que incurrieron. Pero tenemos otra, otros antecedentes, que es la de 2017. Por cierto, la intensidad de la de 2009 nada tuvo que ver, lo digo por la portavoz de Ciudadanos, que ha sido la única que ha comparado, habiendo otras dos más cerca en el tiempo. En 2009 la densidad de nieve fue de quince centímetros, mucho más baja que incluso las que estoy refiriendo ahora de 2018 y las temperaturas llegaron solo a tres grados bajo cero. Es una diferencia grande en cuanto a nevada, en cuanto a temperatura y en 2009 Aena no tenía redes sociales y la única forma de comunicarse era con notitas de prensa. Quiero decirles, como me han dicho que vengo aquí arrastrado, que en 2017 nevó el 19 de enero, el Gobierno de entonces pidió la comparecencia el 23 de enero y la comparecencia se celebró el 6 de febrero. En 2018 las nevadas se produjeron entre el 6 y el 7 de enero, el Gobierno pidió la comparecencia el día 10 de enero y finalmente se celebró el 24 de enero, acumulando otras planteadas en la Diputación Permanente. Este año 2021 la nevada más intensa se produjo a partir del día 8 de enero, desde el Gobierno registramos la comparecencia el 13 de enero y finalmente se ha celebrado hoy día 4 de febrero. Dígame si los demás iban arrastrados también porque los tiempos son los mismos. Con respecto a 2018 y 2017 los tiempos de solicitud de comparecencia y de hacer efectiva la comparecencia son los mismos, entonces no acabo de entender. Ustedes venían alegremente y yo vengo arrastrado, aunque vengamos en los mismos tiempos. El argumento no tiene ningún sentido, es fácil y es gratuito. Ya sé que lo suelta y ya está, pero no se compadece con la realidad ni con los actos propios.

No estuvimos desaparecidos, queda muy bonito, no sé dónde estarían ustedes, yo estaba en Madrid. Es más, el día en que no había cómo salir de Madrid, yo sé cómo tuve que acceder a la Delegación del Gobierno y, aunque era intransitable ese día, conseguí llegar a la Delegación del Gobierno poniendo cadenas en un poco de tramo cerca del ministerio, pero me costó. Estaba aquí y, por supuesto, recuerdo perfectamente que la noche anterior o a media tarde, poco antes de que me plantearan cerrar la M-40 y dije que sí, por supuesto, yo estuve compareciendo en Radiotelevisión y algunos en las redes me criticaron que yo dijera, por cierto lo mismo que el alcalde de Madrid: No salgan. Pero, claro, a mí me criticaron los que no criticaron a los otros tomando la misma decisión. Hubo una diferencia, yo pedí que no salieran, pero yo no eché la culpa a los conductores, aunque ustedes en el año 2018 sí que se la echaron a los conductores mientras estaban el ministro y el director general viendo un partido de fútbol en Sevilla. Entonces, con esos antecedentes yo no utilizaría estos argumentos. ¿Para qué tengo que hacerle yo memoria de aquello que mejor no recordarlo?

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 22

Me habla de los camioneros. Mire, usted ha llegado a decir que exigía una respuesta diplomática y vuelvo a decir lo que yo le dije: esto lo gestiona normalmente el Ministerio de Asuntos Exteriores y, aun así, a través de los canales que nosotros tenemos abiertos con la Comisión Europea, lo hicimos, aun así mantuvimos una interlocución permanente con el Comité Nacional del Transporte y esas cartas que usted me dice yo las contesté. No sé si le han contado que mandaron la carta y no le han informado de la respuesta, pero obviamente respondí. Además, lo hice personalmente porque lo recuerdo bastante bien.

En cuanto a los incidentes, que también se han dicho, han sido menores. Ya sé la nota del Sepla. De todas formas, el que tenga alguna denuncia ya sabe dónde tiene que hacerla. Yo he procurado informarme. Ha habido como siete incidencias menores, ninguna ha puesto la seguridad aeronáutica, ninguna y, de hecho, no se ha producido ninguna incidencia ni incluso en el último vuelo, ese que se cuestionó porque iba el Real Madrid y que decidió el piloto despegar, ninguna incidencia que afectara. Quiero decirles también que el aviso de gravedad del pase naranja al rojo se dio el viernes, el mismo viernes.

En cuanto al aeropuerto, al cuarto día de la nevada, cuarto día de la nevada, ya estaba funcionando el 90 %. ¿Quiere que analicemos cómo han ido otros aeropuertos que además están más familiarizados con nevadas? Tengo toda la lista de los aeropuertos importantes con todas las nevadas y la afectación de vuelos, se lo voy ahorrar, pero si quiere por escrito se lo paso. Simplemente como antecedentes. Porque las cosas se hacen bien o mal en función de cómo lo hacen los demás, no enfrente como un valor absoluto porque como un valor absoluto todo es mejorable, claro que sí, y si efectivamente la nieve hubiera sido de plástico, pues mejor, pero es que nevó, nevó en Madrid y nevó en Barajas. ¿O solo nevó en Madrid y la de Barajas era mentira? Si es que fue una catástrofe en Madrid, pero en Barajas ya no lo fue tanto. Se pedía zona catastrófica, por cierto, por un importe tres veces superior al tsunami de Indonesia. Fue catastrófico, ahora, en Barajas no fue catastrófico. En fin, pongan un poco de rigor en este sentido.

No ha habido ninguna máquina aparcada en Barajas, ninguna. Igual se confunde con las nueve máquinas quitanieves de Madrid que fueron privatizadas. En nuestro caso ninguna.

Y en cuanto al coladero del virus, como aquí vale todo y esto es hablar por hablar, ¿me quiere decir usted en qué consiste el coladero del virus por Barajas? ¿Cuántos han entrado? ¿Qué cifras maneja usted para decir eso? ¿Qué cifras? Me imagino que las de la Comunidad de Madrid, que son las que hay, no hay más, no las de Aena, que no tiene registros sanitarios. Las de la Comunidad de Madrid. Pues suponiendo que todos los contagiados que han venido de fuera de Madrid lo hayan hecho por el aeropuerto y no por otras vías, el 0,06 % de los contagios. Si el 0,06 % de los contagios es un coladero, no quiero pensar lo que es un coladero de verdad. ¿Eso es un coladero? ¿El 0,06 %? La cifra no es del ministerio, tranquilo. **(El señor Fernández Ríos: Esa no es la cuestión.)** Dice usted que no, que no se la cree. ¡Claro! ¡Si no se cree nada! Lo raro es que se lo creyera. Pero lo hacen los de la Comunidad de Madrid, ese Gobierno que ustedes mantienen, ese Gobierno que ustedes mantienen. **(Rumores.)** No tiene más que ver el boletín. Uno antes de decir una cosa y, sobre todo en sede parlamentaria, tampoco está mal que se informe, que venga un poco con rigor, más que nada para dar utilidad. Por cierto, entiendo el interés, pero también creo que el resto de los grupos parlamentarios se dan cuenta perfectamente de a quién le interesa esta comparecencia porque, de hecho, la ausencia de varios grupos viene a decir que solamente ustedes no han tenido capacidad para objetivar esta situación. Pero que a mí no me importa, en absoluto, darles cuenta de todo lo actuado ¿y saben por qué? Porque además me permite un ejercicio muy interesante, que es el de relatar, detectar e identificar errores, porque los hay, situaciones para el futuro, que las hay, y yo vengo a dar cuenta, pero si ustedes creían que venía a un juicio con falsedades, yo creo que se han equivocado.

Quiero decirle al portavoz de Esquerra Republicana que este Gobierno el 20 de enero, recién constituido, declaró la emergencia climática, un poco consciente de lo que usted estaba planteando y que hoy mismo, si se dan cuenta, está colgada en la web del Ministerio de Transición un informe grueso que se llama «Impactos y riesgos derivados del cambio climático en España». Es cierto, pero no es de ahora, todos sabemos perfectamente que España está sujeta incluso a situaciones peligrosas como las danas y en todo lo que afecta al Mediterráneo sabemos que hay una erosión del litoral muy peligrosa. Además, me acuerdo perfectamente cuando el Gobierno del Partido Popular, siendo ministro Arias Cañete, claramente optó por desproteger todo el litoral. Yo era portavoz de Medio Ambiente de mi grupo parlamentario y me acuerdo perfectamente de aquella polémica. Lamentablemente, después ha habido hechos que han provocado que todas esas edificaciones hayan sufrido; algunas se las han llevado; pero es que es así, ese

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 23

es el escenario al que vamos. Por lo tanto, yo creo que hay que incorporar, hay que integrar, en todas las crisis estos fenómenos de cambio climático.

A nivel de comunicación, se nos ha acusado de comparecer demasiado; es incompatible una cosa con la otra; o sea, no se puede decir 'ha dado poco la cara' y 'ha utilizado todo su aparato de propaganda'; una cosa u otra; ambas cosas son bastante incompatibles.

Por lo demás, por no cansarles, creo que todas estas experiencias, obviamente, nos sirven para aprender a todos; que en eso estamos empeñados todos; que la empresa AENA, además, como se ha recordado aquí, es un 51 % pública y un 49 % privada. Lo dije en Sevilla donde, por cierto, fui a firmar un convenio y, lamentablemente, no pude firmar el otro porque la consejera no pudo venir, con lo cual no pude firmar el de vivienda, que es el que me interesaba más. A eso fui y consta en los medios de comunicación; además de que yo, por la noche, puedo cenar con quien quiera; también puedo hacerlo con la dirección del Partido Popular, no tengo problemas; si su partido me invita, yo en eso soy muy abierto. Pero, en fin, entiendan que yo formo parte de un partido, como bien saben ustedes, y como ustedes, por otra parte. Esa fue mi presencia. Por cierto, a los días, ya estaba restablecido en buena parte el tráfico.

Quiero advertir algo, un poco para que reflexionemos. Para Madrid, el *hub*, el aeropuerto es muy importante, muy importante. Yo creo que hay muchas cosas que mejorar, cierto, y no hay ningún problema en mejorarlas, pero no insistan en minar la reputación del aeropuerto. Eso no lo veo en ninguna otra parte; no veo ninguna comunidad, sea la que sea, que cuestione su aeropuerto, no lo veo. Este afán por desprestigiar al Aeropuerto de Madrid no lo acabo de entender. ¡Oiga!, si les preocupan las cosas que entran por el aeropuerto, cierren Madrid, como hacen otros, lo cierran y ya no entra nadie. Pero, no se puede al mismo tiempo lamentar la hostelería y quitarle conectividad; porque sin conectividad no hay turismo y el turismo afecta mucho también a la hostelería. En fin, me preocupa esa obsesión con el Aeropuerto de Barajas, que es un *hub* muy importante en el conjunto internacional. Por cierto, una compañía que ha sido reconocida recientemente como aeropuerto seguro frente al COVID. Acaba de tener ese reconocimiento. Así que, en fin, perdonen la extensión y muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Ahora tiene la palabra doña María Muñoz Vidal, por tres minutos.

La señora **MUÑOZ VIDAL**: Gracias, presidente.

Intervengo brevemente. No me ha sorprendido nada, ministro; yo creía que estábamos aquí para hablar del Gobierno, de la gestión o no gestión del Gobierno, y no para hablar de la gestión de la Comunidad de Madrid ni de los ayuntamientos gobernados por la oposición. Yo creo que he sido muy respetuosa en mi intervención; aquí se ha llamado a mi grupo parlamentario o a mi partido: comparsa naranja de otros partidos. Yo no he hablado en ningún momento de la Comunidad de Madrid y a mí se me ha contestado hablándome de la Comunidad de Madrid; y de si el vicepresidente Aguado estaba más guapo o menos guapo en una foto con una pala retirando la nieve.

Quiero que nos centremos, señor Ábalos. Yo le he preguntado por Barajas, porque queremos saber lo que ha pasado, para aprender —como usted bien ha dicho— de los errores que se hayan podido cometer para no repetirlos. Solo me ha quedado claro, de todas las preguntas que le he hecho, la respuesta a si era cierto que había operarios en ERTE o no. Usted me ha dicho que ninguno y esa es la única pregunta que yo me llevo con su respuesta.

Yo quiero saber lo que ha pasado en Barajas, yo, mi grupo parlamentario y muchos ciudadanos, muchos españoles. ¿Qué hacía el presidente de Aena durante esos días, mientras estaba aquí la borrasca Filomena? ¿Estaba preparando la campaña para irse a la Generalitat de Catalunya? Porque el 28 de enero presentó, en la CNMV, una información relevante diciendo que el señor Maurici Lucena había aceptado la propuesta de la Presidencia de la Generalidad de Catalunya, de don Salvador Illa Roca, de integrarse en su equipo de Gobierno si fuera designado *president*. Entonces, yo quiero saber esas cosas; o sea, no quiero saber cómo ha sido la gestión de Madrid, porque usted es el ministro y tiene que rendir cuenta de estas preguntas.

Además —y acabo ya—, ha venido usted a decir en su réplica, a modo de amenaza —y entiéndame la expresión—, que 'yo tengo unos datos que usted no tiene'. Claro, yo no los tengo porque no los han hecho públicos, y está usted aquí para dar datos.

Muchas gracias.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 24

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

El Grupo Parlamentario Republicano no va a hacer uso de la palabra.

Tampoco el Grupo de Unidas Podemos.

Por el Grupo Parlamentario VOX tiene la palabra don Tomás Fernández Ríos.

El señor **FERNÁNDEZ RÍOS**: Gracias.

Señor Ábalos, la verdad es que, por lo que ha dicho, llámeme ingenuo, llámeme ultra, que sé que le gusta más, a fin de cuenta los ultras ya sabe que son poco tendentes a pensar, pero me gustaría hacer una reflexión con usted.

Mire, imagínese un Gobierno que, en lugar de tener veintitrés ministerios, tiene diez u once carteras con fuertes competencias, que estén bien organizados —porque son pocos y se pueden organizar rápido— y con ministros conocedores de las áreas —no con filósofos metidos a médicos—, sin desavenencias internas y que se centre en gestionar, no en fomentar luchas ideológicas. Imagínese, además, que detrás de los ministros no hubiera una ingente cantidad de cargos políticos nombrados a dedo solo para pagar favores o por ser amiguete o por ser pariente del político, no sé si le suena.

Imagínese que, además, en lugar de los centenares de miles de asesores políticos que tenemos en ayuntamientos, comunidades autónomas, que luego pasan al ministerio, que luego se van a una diputación, que hoy están en Industria, mañana en Cultura, da igual, da igual, además, más o menos gestionan todo desde bastante desconocimiento de la materia, imagínese que, en su lugar, repito, tuviéramos funcionarios especializados, que alcanzan sus puestos por meritocracia, por esfuerzo, por conocimientos, y que pudieran esas personas tomar decisiones sin ceñirse a las directrices de todo ese tropel de cargos políticos incompetentes puestos a dedo.

Imagínese que, en lugar de diecisiete estructuras administrativas, que actúan de forma descoordinada, hubiera un Gobierno, de forma descentralizada, que estuviera presente en todo el territorio, que facilitara la gestión de los recursos y la optimización de estos. Sé que hay que imaginar mucho, lo sé, pero si lo hace le llevará —como nos ha pasado a algunos— a una conclusión, y es que durante la gestión de las crisis, como es el caso de Filomena, de una crisis económica, de la pandemia que nos asola, es cuando se pone en evidencia para muchos que nuestro modelo de Estado es ineficaz. Han creado un Estado costoso, gigante, clientelar y que en las crisis no es válido para proporcionar soluciones.

Por eso, llámeme ultra, sí, sí, porque sí, somos ultra, ultra sensatos, ultra coherentes, ultra necesarios, sí ultra necesarios, para revertir este ilógico modelo de organización del Estado que, fundamentalmente, ustedes —bueno, ustedes y el Partido Popular— han defendido, alentado y desarrollado para satisfacer sus intereses. Un modelo de país, además, en el cual, gracias a Dios, ya millones de españoles se han dado cuenta de su absurda inutilidad. Y ¿sabe lo peor y lo más triste? Que usted, que algo sabe de organizar, en el fondo sabe que todo esto que le digo es cierto, que en VOX llevamos razón, porque es de sentido común y de primero de organización.

Y termino, presidente. Necesitamos un Estado organizado cuyos intereses estén al servicio de los españoles, y no este Estado en el que los españoles están al servicio —e incluyo a la derecha insaciable de sillones y de cargos— de su disparatada organización.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Lorite.

El señor **LORITE LORITE**: Señor ministro, le recuerdo que esta es una sesión de control a la que usted ha venido a comparecer para hablar de las cuestiones que usted gestiona, es decir, de su ministerio. En ningún caso aquí se tratan o se abordan debates acerca de otras administraciones, como pueden ser la comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid. Pero, es que usted está obsesionado, señor ministro, usted no desaprovecha ni la más mínima oportunidad para arremeter contra otras administraciones gobernadas, en este caso, por el Partido Popular, y, por supuesto, para no asumir ninguna responsabilidad.

Señor ministro, usted ha demostrado aquí hoy absoluta autocomplacencia —absoluta autocomplacencia—, no ha admitido absolutamente ningún error. Todos los demás se equivocan —Ayuso, Almeida—; todo el mundo se equivoca, menos usted, que fue el que no hizo nada. Por cierto, señor Ábalos, si usted no estaba de vacaciones de Navidad, los transportistas que estaban en el Reino Unido no se enteraron de que usted estuviera activo y estuviese en Madrid, porque le echaron mucho en falta.

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 25

Usted deriva siempre responsabilidades —lo acaba de hacer—; en el vuelo del Real Madrid la culpa fue del piloto. Siempre hay alguien para echarle la culpa, eso es lo que hace usted permanentemente.

Por cierto, señor Ábalos, nosotros no desprestigiamos ese *hub*, ese aeropuerto de referencia internacional que es Madrid-Barajas, lo desprestigia usted con su nefasta gestión y con su ausencia en la misma. Estuvo, no cuatro días, como usted ha dicho, sino diez días sin su operativa al 100%; pero no la operativa normal, la operativa de pandemia, que es mucho menor. ¿Qué hubiese sido en época prepandemia, cuando el volumen de vuelos era muy superior? ¿Qué hubiera sido? Pues bien, diez días, y no me lo estoy inventando, lo dice la página web oficial de Aena. Con lo cual, señor Ábalos, me gustaría que fuese usted riguroso.

Y termino con el asunto de Andalucía. En pleno caos operativo del aeropuerto de Barajas, algo que fue histórico, como han dicho todas las organizaciones, usted abandonó el timón y se fue a la sede socialista de Andalucía con Susana Díaz, y ahora dice que fue a cuestiones institucionales, pero que no le atendió la Junta de Andalucía. Eso es incierto, señor Ábalos, porque usted en ningún caso llamó al presidente de la junta de Andalucía ni a ningún miembro de su Gobierno para hablar de infraestructuras. Lo hace en otras comunidades autónomas, en la suya recientemente ha estado con el presidente de la Comunidad Valenciana; en Andalucía no lo ha hecho, y eso es un desprecio institucional no ya solamente a la Junta de Andalucía sino a los andaluces en su conjunto.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra ahora, para terminar, el señor Arribas Maroto por el Grupo Socialista.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Gracias, presidente.

Es cierto que nadie, ni siquiera la Agencia Estatal de Meteorología ni el 112 —nadie—, fue capaz de prever semejante borrasca. Estas palabras no son mías, señorías, estas palabras son de Isabel Díaz Ayuso. A ustedes les gusta mucho el teatrillo y traen aquí papeles y cartulinas. Les invito a que un día sean valientes y nos traigan los papeles de Bárcenas, así nos reímos todos. **(Aplausos.)**

Mire, yo le he traído un tuit —así, al modo de ustedes—: 112, Comunidad de Madrid. 112, 5 de enero, 14:30: Reunión presencial y telemática del Comité asesor del Plan territorial de la Comunidad de Madrid para analizar la previsión de la AEMET. **(Muestra una fotografía.)** Señorías, ¿dónde estaban el día 5 los dirigentes de la Comunidad de Madrid? Bailando *Jerusalem* con los Reyes Magos. De verdad, pregúntenles, porque los españoles y los madrileños tienen una duda, ¿Acaso su gestión meteorológica es la danza de la lluvia? Porque tenemos esa duda, de verdad. En un momento tan serio ellos estaban bailando, por lo tanto, yo creo que debemos ser un poquito más serios.

Señoría de VOX, usted habla de la estructura del Estado. Yo creo que la conoce muy poco. Existen delegaciones, subdelegaciones, que garantizan la presencia del Gobierno en todos los territorios. A juzgar por su intervención, yo creo que usted no lo conoce. **(El señor Fernández Ríos: Demasiado lo conozco.)** Debería estudiar un poco más y ganarse el jornal, de verdad, porque no es normal. Existen delegaciones y subdelegaciones; el Gobierno está presente en todos los territorios. **(El señor Fernández Ríos: Lo que sobra, sobra. Sobran muchas cosas, de verdad.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández Ríos, por favor, ha tenido usted ya su propio turno.

El señor **ARRIBAS MAROTO**: Señora Muñoz Vidal, dice que yo he cuestionado si el señor Aguado estaba guapo o no. Yo le he dicho que la pala y los zapatos estaban sin estrenar, poca nieve había quitado, pero sí mandó a los ciudadanos a quitar la nieve. Y claro que les he nombrado, porque ustedes sostienen el Gobierno, o el desgobierno, de Ayuso.

Termino. En política existen tres formas de hacer las cosas: hacerlas bien, hacerlas mal y no hacerlas. **(La señora Muñoz Vidal: No hacerlas.)** Y ustedes cuando gobiernan —ustedes no, porque no gobiernan, el Partido Popular— no las hacen, y ustedes son cómplices, señoría. En resumen, ¿una borrasca histórica? Sí. ¿Con actuaciones mejorables? Sí. ¿Con una gestión eficaz por parte de este ministerio? Pues, claro que sí, también; por qué no.

Y termino, presidente. Como abulense que ha sufrido nevadas de esta magnitud, les voy a dar lección de primero de nieve —sí, no se rían, se la voy a dar; atiendan, porque es buena—: La nieve se ataca cuando empieza a caer, no cuando todo está colapsado, pero está claro que esta asignatura a ustedes les va a quedar otra vez para septiembre del año que viene, porque no aprenden. **(Risas.)**

Gracias, presidente. **(Aplausos.)**

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 26

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Para terminar la sesión de hoy tiene la palabra —si así lo estima— para contestar algunas de las intervenciones, señor Ábalos Meco.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Muchas gracias, presidente.

Simplemente quiero decirle que yo no tengo ningún problema, señor Lorite, en admitir el error; no me cuesta nada. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Ruego, por favor, silencio.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Lo que me cuesta —y ya se lo reconozco— en lo personal es la descalificación, pero, ¿error? Claro que sí, y si me dice que además lo tengo que arreglar, procuraré hacerlo.

Mire, yo tengo un ministerio que, desde luego, no es de los que dice el portavoz de VOX; es un ministerio grande que, además, tiene las mismas competencias que tenían los anteriores —o sea, no habido aquí recorte de nada—, y si algo creo es que es un ministerio muy técnico, con responsables muy técnicos. Y le diré que yo asumí buena parte de los equipos del Gobierno del Partido Popular, no fui nada sectario, y aún tengo responsables de esa etapa en el ministerio, porque he valorado siempre en ese ministerio la capacidad técnica, porque para político ya estoy yo, y quiero rodearme de técnicos. Pero, efectivamente, el papel de liderazgo político —para aquellos de la antipolítica— es fundamental, porque la capacidad para interpretar un proyecto y a la sociedad que uno sirve es fundamentalmente una actitud política, la misma que les hace a todos ustedes estar aquí sentados; y en el Gobierno, exactamente igual.

Yo me puedo hacer una idea de su proyecto. **(El señor Fernández Ríos: No creo.)** Sí que puedo. Es más, he conocido alguno casi casi con esa coartada, gobernó cuarenta años en España, era centralista. **(El señor Fernández Ríos: Siempre lo mismo.—La señora Esteban Calonje: ¡Qué pesado!)** No, es que soy muy pesado porque lo viví. **(El señor Fernández Ríos: ¡Si ninguno lo hemos vivido!)** A lo mejor, si no lo hubiera vivido, no sería tan pesado, pero esa era la España unitaria, esa era la España centralista. **(El señor Fernández Ríos: ¿Qué tiene que ver con nosotros? ¿Perdón?)** Yo puedo hacer diálogo también, no tengo problema.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego, por favor, silencio. Han tenido ustedes su tiempo y ahora es el del ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Pero a mí me gusta celebrar los éxitos de la España democrática, me gusta hablar bien de España. **(El señor Fernández Ríos: Y a mí.)** Y me gusta hablar de sus conquistas, y cuando algo hay que corregir, creo que hay que corregirlo, y yo creo que, efectivamente, el Estado autonómico —ya lo dijimos en su día— debe perfeccionarse. Es obvio, porque de origen se definió un modelo abierto, incompleto y que sobre la marcha ha ido evolucionando hacia un modelo que, lógicamente, cabe regular y que se pone a prueba en los momentos críticos; ahí coincido.

Yo me puedo hacer incluso una idea o no —lo que usted quiera—, porque me dice usted: ¿Se puede hacer usted una idea? Me invita, y yo hago un esfuerzo, y cuando he hecho el esfuerzo me dice: No, usted es incapaz. Señoría, ahórreme el esfuerzo, porque me lo estaba pensando. Pero, mire, ¿sabe qué le digo? A mí me da igual el modelo que usted quiera tener, no me ofende con ello, se lo respeto. ¿Sabe cuál es el problema? Que usted me quiere imponer su modelo. Sí, sí, porque lo ha llegado a decir. Usted quiere que yo le dé la razón a su modelo, ese es el gran problema. ¿Que usted define un modelo que a usted le gusta? Yo, encantado. **(El señor Fernández Ríos: ¡Eso no es un modelo!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández Ríos.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA** (Ábalos Meco): Usted quiere imponerlo. Porque me dice que lo apoyaría si fuera capaz de verlo. Dos cosas: o realmente soy incapaz de verlo —es un problema de limitación personal— o, si soy capaz de superar esa limitación, es tan perfecto que no me queda más que someterme y adorarlo. En definitiva, detrás de eso —usted no lo querrá reconocer— hay una visión muy autoritaria de la sociedad. Usted tiene derecho a tener el modelo que quiera. Permítame que tenga yo también mi propio modelo y mi concepción y no me lo descalifique,

# DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Núm. 281

4 de febrero de 2021

Pág. 27

porque es legítimo, democrático y libre. Y el suyo también, por supuesto. Esta es la reflexión que me ha invitado a hacer y yo la he aceptado y la he compartido con usted.

En cuanto al vuelo del Real Madrid, yo me enteré del mismo después de que había despegado. Es que no estoy a pie de pista. Ya me gustaría. Le he dicho que este es un ministerio con más de 16 000 millones, con unas plantillas del miles y miles de personas, de unidades, de dependencias y de direcciones —es tremendo—, y no puedo estar pendiente del despegue de un piloto. Lo que sí sé es cómo funciona esto. Esto funciona con un nivel de responsabilidades: de la torre de control, de la propia aerolínea, toda una serie de decisiones, pero en aeronáutica al final hay uno que toma la última decisión, pese a todos los demás, y es el piloto. Funciona así. Me lo han enseñado, que yo no vengo de este mundo, tengo que aprender. Obviamente, como lo vi en los medios, he reclamado la información y así se me ha contestado. Cabe la posibilidad de que me hayan engañado, pero yo les traslado la información que he recibido tal cual.

Y en relación con Sevilla, no sé por qué le molesta que vaya a Andalucía. Tendría que estar encantado. Además, cualquier motivo es bueno para ir a Sevilla. Nosotros siempre avisamos. Si usted hace un seguimiento de mis presencias institucionales en Andalucía, que normalmente lo son con la consejera de mi propio ramo, verá que son exquisitas. Siempre, tanto ella como yo, expresamos colaboración institucional y mucho respeto —tienen que estar grabadas por alguna parte—, siempre. Si usted tiene oportunidad de hablar con ella, pregúntele. Siempre que inauguro algo alabo a las demás administraciones, porque yo soy muy consciente de que estoy inaugurando una cosa, pero es que antes han sido otros los que han formulado, invertido y ejecutado, y no tengo la arrogancia de atribuirme una obra, que en todo caso siempre se la atribuyo al conjunto de profesionales y a los españoles, que son los que al final la pagan. Siempre he sido así y voy a seguir manteniendo esa actitud. No tengo ningún problema. Cada vez que voy, informo; otra cuestión es que no diga una cosa de partido, pero es normal, como tampoco su partido me invita a los actos del Partido Popular, que le digo que si me invitan, voy. Sabe que soy capaz. **(Risas.)**

Muchas gracias, y tan solo quiero decirles que preparar una comparecencia sobre esto, entre nosotros, lleva su trabajo, pero tiene muchas consecuencias positivas para mí. Una es que te permite sistematizar la información, aterrizar y profundizar —te ves obligado a ello— y siempre cae bien. Y de otra parte, me permite contrastar con ustedes, que siempre viene bien, y me da una tribuna que, normalmente, tampoco la tengo tan fácilmente, como es la posibilidad de poder detallar las cosas con esta intensidad y expresarme, así que, aunque no se lo crean, les doy las gracias por esta oportunidad, como ha pasado ya en otras circunstancias.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Y nosotros le damos las gracias a usted por su comparecencia.

Antes de terminar la sesión, permítanme que les recuerde que a continuación tenemos reunión de Mesa y portavoces. Y ahora sí, la damos por concluida. Muchísimas gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete y cinco minutos de la tarde.**