



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 117

PARA LA UNIÓN EUROPEA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSEP BORRELL FONTELLES

Sesión núm. 47

celebrada el jueves, 5 de diciembre de 2002,
en el Palacio del Congreso de los Diputados

Página

ORDEN DEL DÍA:

- Comparecencia, a petición propia, del señor vicepresidente primero del Gobierno, ministro de la Presidencia y Portavoz del Gobierno (Rajoy Brey) para informar de las medidas adoptadas y promovidas en el ámbito nacional y de la Unión Europea en relación con la catástrofe del petrolero «Prestige». (Número de expediente del Congreso 214/000155 y número de expediente del Senado 711/000355.)

2806

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señoras y señores diputados, señoras y señores senadores. Vamos a iniciar la reunión de la Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea para celebrar la comparecencia, a petición propia, del vicepresidente primero del Gobierno, ministro de la Presidencia y Portavoz del Gobierno para informar de las medidas adoptadas y promovidas en el ámbito nacional y de la Unión Europea en relación con la catástrofe del petrolero *Prestige*.

Antes de dar la palabra al señor vicepresidente, debo comunicar a la Comisión que he recibido una notificación de la presidenta de la Cámara calificando para ser tratadas en esta Comisión solicitudes de comparecencia del Grupo Parlamentario Socialista, del Grupo Parlamentario Mixto, BNG, y del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, todas ellas referidas al mismo tema que trae hoy aquí al señor vicepresidente. Asimismo, he recibido peticiones de estos grupos solicitando que sus solicitudes de comparecencia se acumulen con la propia del Gobierno, lo cual es una modificación del orden del día a efectos formales, puesto que a fin de cuentas se trata del mismo tema, pero que debo someter a la consideración de la Comisión. Para que nadie tenga duda, se trata de acumular en una misma comparecencia la del señor vicepresidente a petición propia y las que han formulado en los últimos días tres grupos parlamentarios y que la presidenta de la Cámara ha calificado para que se traten en esta Comisión. Debo advertirles que, si no se aprobasen, quedarían calificadas y deberían ser consideradas en posteriores reuniones de la Comisión. Someto a la consideración y decisión de los portavoces si aprueban o no esta modificación del orden del día.

El señor **DE GRANDES PASCUAL**: Señor presidente, me parece que es necesaria una explicación para que la opinión pública conozca nuestra posición respecto de esta cuestión procesal concreta que usted plantea. En una situación de normalidad no habiéramos tenido ningún inconveniente —como son los usos— en acumular todas las pretensiones de los grupos parlamentarios, pero desde la tarde de ayer se está comunicando a la opinión pública que esta acumulación era una maniobra del Gobierno y del grupo del Gobierno para trastocar los tiempos y limitar la forma de intervención del líder de la oposición. Para que no exista duda de que en modo alguno queremos impedir su intervención ni en el tiempo ni en el modo ni de ninguna de las maneras, nosotros votaremos en contra de la acumulación para que se produzca en los términos previstos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desean intervenir los portavoces de otros grupos parlamentarios? (**Pausa.**) Intervendrán los correspondientes a los grupos parla-

mentarios de Izquierda Unida, Socialista y BNG por orden de petición de palabra.

Señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: En primer lugar, quiero expresar la satisfacción del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida por el hecho de que el portavoz del Grupo Parlamentario Popular haya reconocido que estamos ante una situación excepcional. Es la primera vez que ante una situación de emergencia y, como digo, excepcional se reconoce la realidad. Y en segundo lugar, quiero manifestar nuestro desacuerdo con la interpretación del Grupo Parlamentario Popular, que va en contra de los usos y costumbres de esta Cámara, la cual normalmente, sin someterlo a votación, lo que suele hacer es acumular las iniciativas a la de comparecencia del Gobierno. Por tanto, tomamos nota de que el Grupo Popular reconoce que nos encontramos ante una situación grave, de emergencia, y de que ello le lleva a ir contra los usos de la Cámara, negando el derecho de los grupos parlamentarios a acumular sus iniciativas a la del Gobierno; tomamos nota.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Estrella.

El señor **ESTRELLA PEDROLA**: Como ha dicho el portavoz del Grupo Popular, estamos ante una situación excepcional, pero es que lo estábamos también antes de que alguien se dedicase, desde ayer por la mañana, a instigar una modificación del orden del día sacando de otras comisiones solicitudes de comparecencia del vicepresidente del Gobierno para traerlas a esta Comisión, con unas consecuencias políticas en cuanto al orden de las intervenciones más que evidentes. Sólo el conocimiento de estos hechos y, finalmente, esta mañana la tramitación de una solicitud de modificación de una comparecencia por parte del Grupo Socialista nos ha devuelto a una situación de normalidad. Tal y como estamos ahora, habiéndose transferido a esta Comisión por decisión de la presidenta las tres peticiones de comparecencia, no se produciría ninguna alteración en el orden de las intervenciones, por lo que la decisión de la presidenta no tiene ninguna consecuencia política y el Grupo Socialista no pone ninguna objeción a su tramitación, ya que, como ha dicho el señor presidente, si no lo hacemos ahora habrá que hacerlo más adelante.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El Bloque Nacionalista Galego quiere hacer las siguientes aclaraciones. Como Grupo Parlamentario Mixto, BNG, solicitamos la comparecencia del señor vicepresidente del Gobierno exactamente el día 20 de noviembre, es decir

hace quince días, y en la petición de dicha comparecencia no pusimos en qué Comisión se debía realizar la misma, puesto que considerábamos que era una cuestión que debía dirimir la presidencia de la Cámara junto con la Mesa y la Junta de Portavoces. Ahora nos encontramos con que de una manera discrecional y discriminatoria y contra todo tipo de reglas en juego mínimamente equitativas entre los grupos parlamentarios no se acepta que esto tenga que surtir efecto precisamente en la Comisión Mixta de la Unión Europea, con lo cual estamos asistiendo a un tipo de filibusterismo parlamentario que consiste en que, a pesar de que uno hace los deberes diligentemente, nada menos que hace 15 días, existe la posibilidad de boicoteo por parte del grupo parlamentario mayoritario de una petición hecha en tiempo y forma. Por tanto, rechazamos esta forma de actuar y pedimos al Partido Popular que reconsidere su actuación.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desea intervenir algún otro grupo parlamentario? (**Pausa.**) En este caso, la presidencia de la Comisión constata que no hay mayoría para proceder a la modificación del orden del día. En consecuencia, las solicitudes de comparecencia del Grupo Socialista, del Grupo Mixto, BNG, y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que han sido calificadas por la presidenta para ser diligenciadas en esta Comisión, serán objeto de consideración en futuras reuniones de su Mesa para incluirlas en su caso en futuros órdenes del día; pero antes de extraer esas conclusiones vamos a proceder a la votación formal.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 24; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la solicitud de modificación del orden del día. Queda claro que, puesto que no es objeto de la votación, no se ha rechazado la calificación de estas proposiciones, que serán consideradas en sucesivas reuniones, con lo cual probablemente tendremos de nuevo la visita del señor vicepresidente. (**El señor Llamazares Trigo pide la palabra.**)

Señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Una vez que esta Comisión ha tomado una decisión por mayoría, quisiera saber cuál es el procedimiento final de la comparecencia. Es decir, si nos encontramos ante intervenciones, réplicas y contrarréplicas a los grupos sucesivamente, lo que tendría una lectura política —y nosotros la haríamos—, o por si el contrario nos encontramos ante las intervenciones encadenadas de los grupos parlamentarios y en su caso las réplicas, lo que tendría una lectura bien diferente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación voy a explicar el desarrollo de esta Comisión, cuyo orden del

día no ha sido modificado, por tanto sigue siendo el que aquí nos ha convocado: la solicitud de comparecencia a petición propia del señor vicepresidente.

Teniendo en cuenta, como todos ustedes han dicho, que se trata de unas circunstancias excepcionales y no hace falta explicar por qué, les aseguro que normalmente la Comisión Mixta de la Unión Europea no está tan concurrida como hoy, por lo que la simple concurrencia demuestra la excepcionalidad de las circunstancias y, por tanto, todos debemos atenernos a ellas interpretando el Reglamento de la forma más eficiente para el debate que va a tener lugar a continuación. El desarrollo de la sesión será el siguiente. En primer lugar, tendrá lugar la exposición oral del Gobierno, que es el que ha solicitado la comparecencia, por tiempo ilimitado, como ustedes saben. A continuación intervendrán de los representantes de cada grupo parlamentario, el que cada uno haya designado a tales efectos. El tiempo está limitado reglamentariamente, pero estoy seguro de que todos ustedes comprenderán que debemos interpretar con flexibilidad los límites temporales que establece el Reglamento. Ello no quiere decir que los señores portavoces tengan, como el señor vicepresidente, tiempo ilimitado. Llamo a su sentido de la moderación para no tener que interrumpirlos. Por tanto, será una duración razonablemente por encima de los diez minutos que fija el Reglamento con carácter limitativo. Las razones son obvias, pero espero contar con la colaboración de todos para que el tiempo utilizado por cada uno no sea excesivo, aunque dadas las circunstancias nunca lo será. La intervención de los grupos parlamentarios será de mayor a menor, terminando por el Grupo Parlamentario Popular. En consecuencia, el orden de intervención será el siguiente: el Grupo Parlamentario Socialista, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), el Grupo Parlamentario Mixto, el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y el Grupo Parlamentario Popular. Este orden de intervención es el que hemos seguido siempre en esta Comisión y es consecuencia de su carácter mixto, que determina un cómputo de las intervenciones que en alguna ocasión ha sido objeto de discusión y polémica pero que ya está aceptado. A continuación el Gobierno contestará a las observaciones de los grupos. Puede hacerlo, a su discreción, a todos a la vez o uno a uno a cada portavoz o a alguno de ellos. El señor vicepresidente decidirá cómo desea hacerlo. Finalmente, quiero recordarles que de acuerdo con el artículo 203, apartado tercero, del Reglamento del Congreso, en casos excepcionales la presidencia podrá, de acuerdo con la Mesa, conceder un segundo turno a los portavoces de los grupos parlamentarios para que puedan escuetamente formular preguntas o pedir aclaraciones. Creo que estamos ante

uno de esos casos excepcionales y ya anticipo que habrá una segunda intervención de los portavoces, por supuesto directamente dirigida a formular preguntas o pedir aclaraciones sobre la información facilitada por el señor vicepresidente. Una vez éste haya contestado a este segundo turno de los portavoces, no habrá tercer turno, salvo que de nuevo concurriesen circunstancias muy excepcionales que no espero se produzcan. Es decir, el señor vicepresidente contesta al segundo turno de portavoces, pero no es de prever que haya un tercer turno de intervenciones. Lo digo para que todo el mundo entienda el desarrollo que tenemos previsto, salvo, —insisto— que de las respuestas del señor vicepresidente se desgajaran circunstancias que normalmente no debieran producirse. Éste es, pues, el desarrollo previsto para esta sesión.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Señor presidente, mi grupo parlamentario quiere que conste la protesta porque esa interpretación de la Mesa de la Cámara y del letrado de la Comisión es una interpretación polémica, la de que un grupo parlamentario, que es el cuarto del Parlamento español, se convierta por arte de birlibirloque en el prácticamente último grupo en las intervenciones de la Cámara. Vuelvo a transmitir esa protesta que he hecho en varias ocasiones en esta Comisión y no logro de ninguna forma que se vuelva a la racionalidad.

El señor **PRESIDENTE**: Constará en el «Diario de Sesiones», señor Llamazares. Como en tantas otras ocasiones, no voy a repetir la explicación que siempre damos, que a juicio de esta presidencia y de su asesoría jurídica es perfectamente racional.

Tiene la palabra el señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados y señoras y señores senadores, comparezco ante esta Comisión Mixta con el objeto de explicar las medidas que se han venido adoptando y proponiendo por el Gobierno desde que el pasado día 13 de noviembre el buque *Prestige* sufriera un accidente en aguas cercanas a la costa gallega, con las consecuencias que todos conocemos. Voy a hacer una intervención que no sé si será larga o corta, ya que como muy bien decía el señor presidente en una de sus intervenciones iniciales nunca el tiempo es excesivo en un asunto de estas características, evidentemente complejo y difícil. Mi intervención será larga para lo que son usualmente mis intervenciones, por lo menos la primera, y luego la réplica dependerá de lo que vayan diciendo los distintos señores portavoces. En cualquier caso, lo que yo quiero señalar es que fundamentalmente voy a intentar referirme a dos tipos de asuntos. En

primer lugar, los que más han preocupado a la opinión pública, los que más debate han generado a lo largo de estas fechas, y en segundo lugar, como es lógico en esta primera intervención, haré una referencia cumplida a lo que ha hecho el Gobierno.

Dicho esto, comenzaré mi intervención señalando que las actuaciones que se han realizado a lo largo de estos días abarcan los más variados aspectos y las más diversas situaciones. Por ello, y al efecto de aclarar el hilo conductor que pretendo seguir en esta comparecencia, permítanme que anticipe que es mi intención dedicar la primera parte de la misma a hacer un relato de los hechos acaecidos en torno al buque y su trayectoria durante aquellos primeros días y hasta que se produjo el hundimiento, ya que aunque son conocidos por todos ustedes resulta de todo punto necesario recordar en este momento cómo actuó el Gobierno para que el Parlamento y también los ciudadanos españoles, dispongan de todos los elementos de juicio para formar su opinión con libertad. En segundo lugar, me gustaría referirme a las medidas organizativas que se han adoptado y que consisten en la creación de diferentes estructuras de coordinación, al efecto de encauzar las relaciones entre todos los actores implicados, facilitando el ejercicio de las competencias de las distintas administraciones públicas y departamentos ministeriales y permitiendo un mejor y más rápido flujo de información. En tercer lugar, dentro de las medidas operativas que se han venido adoptando a medida que se desarrollaban los acontecimientos y de las consecuencias que podían derivarse, haré hincapié en que nuestra preocupación fundamental han sido las personas, las familias, los trabajadores y los empresarios que inevitablemente iban a sufrir los perjuicios de este desgraciado acontecimiento. Amplios sectores de la sociedad gallega demandaban una reacción rápida y adecuada al Gobierno, que ha encontrado respuesta en el plan integral recogido en el real decreto-ley aprobado por el Gobierno tan sólo nueve días después del accidente y sobre el que pretendo hacer algunas consideraciones. Junto a ello, y como cuarta línea argumental de la comparecencia, me gustaría señalar que los diferentes departamentos ministeriales con competencia en la materia, en constante colaboración con las autoridades de la comunidad autónoma, pero también contando con la asistencia de los medios proporcionados por los países de nuestro entorno y con el inestimable apoyo de asociaciones de voluntarios expertos en las distintas disciplinas y sectores afectados, han venido desarrollando un esfuerzo ingente de lucha contra el vertido derramado por el buque, y ello tanto en el mar como en la playa; porque se trata no sólo de evitar mayores perjuicios en la economía de la zona, sino también de preservar en la medida en que podamos el patrimonio medioambiental de un litoral tan rico desde un punto de vista ecológico como es el de la costa gallega. Como quinto punto a tratar, quisiera realizar siquiera una breve referencia a la perspectiva

legal que implican actuaciones administrativas judiciales y extrajudiciales, tanto en el ámbito español como más allá de nuestras fronteras. Finalmente, es mi intención exponer a todos ustedes las iniciativas planteadas en el ámbito internacional. Desde el mismo día 13 de noviembre se ha llevado a cabo una intensa actividad diplomática tanto en el plano comunitario como en las relaciones bilaterales con numerosos Estados; una intensa actividad, insisto, de la que —como tendré ocasión más adelante de detallar— podemos ya empezar a apreciar resultados positivos. Señorías, en definitiva, lo que pretendo transmitir en esta intervención es que en una situación tan difícil como ésta el Gobierno ha actuado con prontitud, con diligencia y con voluntad de acierto. **(Rumores.)** No olvidemos que se trata de tomar decisiones muy importantes, como luego veremos, en muy poco tiempo.

Pues bien, una vez descrito el hilo que tengo intención de seguir en esta comparecencia, permítanme que pase a exponer el desarrollo de los acontecimientos en aquellos primeros momentos del accidente. El buque *Prestige*, de bandera de Bahamas y armador griego, durante su viaje desde Venspils (Letonia) con destino —según los reportes en los dispositivos de tráfico de Ousant y Fisterra y las declaraciones de la tripulación— a Gibraltar, transportando un cargamento de 77.000 toneladas de fuel-oil, sufrió una vía de agua de grandes dimensiones y origen desconocido que afectó a varios tanques ocasionándole una pronunciada escora. Esto sucedía —como es sabido— el día 13 de noviembre, sobre las quince horas, cuando se encontraba en el corredor sur del dispositivo de separación del tráfico de Finisterre, a unas 27 millas de la costa de Galicia. Hay que señalar que el buque, a su entrada en la vía de circulación sur de este dispositivo, comunicó con el Centro zonal de salvamento marítimo sin informar de ninguna anomalía. Por lo demás, la distancia de navegación con respecto a las costas de Finisterre era la exigida por la normativa de la Organización Marítima Internacional, 21 millas. Posteriormente, a las quince quince lanzó una llamada de socorro cuando se encontraba aproximadamente a 27 millas —como saben, unos 50 kilómetros— al oeste de cabo Finisterre y a las quince treinta y tres fue cuando el buque solicitó la evacuación de sus tripulantes, indicando únicamente que sufría una escora de 30 grados hacia su costado de estribor. La llamada de socorro fue captada por el Centro Regional de Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación de Finisterre, que de forma inmediata se dispuso a coordinar tanto el rescate de la tripulación como la operación de remolque del buque. Así, una hora y cincuenta y cinco minutos después de la llamada de socorro, ya el helicóptero Pesca I, de la Xunta de Galicia, había rescatado —habían terminado, pues, todas las operaciones— a siete de los 27 tripulantes. Cuarenta y cinco minutos después un helicóptero perteneciente a la Sociedad de Salvamento Marítimo a

otros 17, quedando inicialmente a bordo el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas, por propia voluntad. Llamo su atención sobre la circunstancia de que fueron dos helicópteros, uno de la Xunta de Galicia y otro de la Sociedad de Salvamento Marítimo, es decir de la Administración central del Estado, los que actuaron de manera coordinada y conjunta desde aquel primer momento, día 13 de noviembre.

Durante las tareas de rescate se pudo apreciar que el buque estaba vertiendo al mar parte de la carga de fuel. Una vez comprobado el alcance del daño y que el capitán había detenido las máquinas, la Administración se dispuso a adoptar las medidas oportunas y a movilizar los medios para frenar el buque y alejarlo del litoral, con el objeto de evitar la masiva contaminación de costas gallegas. Hay que señalar que las condiciones del viento estaban acercando el barco a la costa. Es decir, la situación era la siguiente: un buque cuyo capitán había detenido las máquinas, un buque soltando fuel-oil al mar, un buque que se estaba acercando a la costa. A las dieciocho quince se contactó con el capitán del *Prestige*, quien manifestó que no tenía intención de abandonar el barco. Pese a que se le dio la orden de que diese remolque de emergencia al remolcador *Ría de Vigo*, que se estaba acercando, el capitán replicó que sólo recibía órdenes de su armador y que se iba a poner en contacto con él. Las autoridades españolas advirtieron reiteradamente al capitán de que estaba obligado a dar el remolque. A las dieciocho treinta el remolcador de Salvamento Marítimo *Ría de Vigo* se situaba al costado del *Prestige*. Sin embargo, solamente a las veintiuna horas, cuando el capitán del *Prestige* hubo contactado con su armador, se avino a tomar el remolque del *Ría de Vigo*. A las cero treinta del día 14 el remolcador *Ibaizabal I* llega a zona; posteriormente lo harían el *Charuca Silveira*, el *Sertosa 32* y el *Alonso de Chaves*. Iniciadas desde ese momento, las veintiuna horas, las maniobras de toma de remolque empezaron a producirse dificultades. Debido a la falta de energía en el barco, la maniobra tuvo que ser operada manualmente. Quiero recordar que a bordo del barco tan sólo se encontraban ya el capitán, el primer oficial y el jefe de máquinas, y ninguna persona más de la tripulación que están más acostumbradas a realizar estas operaciones. Se llegaron a ensayar hasta seis maniobras de amarre por parte del remolcador *Ría de Vigo*. La primera, intentada el día 13, falla. Ya en la madrugada del 14 para iniciar la segunda suben a bordo del buque *Prestige* dos tripulantes del *Ibaizabal*, por helicóptero, para intentar facilitar las operaciones ayudando a las tres personas que había en el barco. Hay que decir que después, a las nueve quince, técnicos de la empresa Tecnosub accedían al barco para ofrecer su colaboración. El segundo intento se frustra a las tres de la madrugada. En la cuarta ocasión se produce la rotura de un cabo a las ocho treinta, y la quinta tentativa fracasa a las diez veinticinco de la mañana. También el *Sertosa 32* hizo dos intentos fallidos y uno el *Charuca Silveira*.

Me gustaría que sus señorías tuviesen en mente que en esta situación y con las máquinas paradas, el barco continuaba derivando hacia el sudoeste, acercándose al litoral. No se pudo hacer firme el remolque por parte del *Ría de Vigo* hasta las trece cuarenta de la mañana del día 14. Paralelamente, a las diez cincuenta de la mañana accedían al buque un funcionario de la Capitanía de A Coruña y cinco de los tripulantes del *Prestige*, al objeto de prestar la colaboración personal que fuera precisa. La intención, señorías, no era otra que la de poner en funcionamiento las máquinas y alejar el buque del litoral. Pese a la resistencia inicial —que la hubo— de las personas que estaban en el barco, a las quince treinta se conseguía arrancar la máquina, si bien a muy pocas revoluciones, por funcionarios de Salvamento Marítimo. Me gustaría destacar que la colaboración por parte del jefe de máquinas fue sencillamente nula o inexistente. Disponiendo a partir de ese momento de propulsión, el barco, que se encontraba ya a cuatro millas y media de las costas de Galicia, pudo entonces cambiar de rumbo y evitar su encallamiento. En estas circunstancias, el funcionario de Capitanía Marítima que había puesto en funcionamiento el barco sale del mismo, quedando a bordo la tripulación necesaria para manejar el barco. Quisiera destacar que se exigió, mediante orden comunicada por escrito por la Administración marítima española a la empresa rescatadora el alejamiento de la costa, concretamente a 120 millas, porque ésta es la distancia de autonomía de los medios de salvamento e intervención que operan desde fuera como consecuencia de la obligación de salvamento de personas que tiene España según el Convenio de Hamburgo de 1979.

Ya en la madrugada del día 15 el equipo de salvamento contratado por el armador del barco es trasladado al mismo. Una vez a bordo, cuando la empresa de salvamento se hizo con el control del barco, adopta de forma unilateral la decisión de parar las máquinas argumentando sobre el peligro que implicaban las vibraciones del motor para la grieta que estaba presentando el buque. Asimismo, se decidió modificar el rumbo, cambiándolo de noroeste a sur y después a suroeste, para evitar que la mar gruesa siguiera causando daños en la estructura del buque. Quiero dejar claro que se trata de una decisión tomada por la empresa que en ese momento dirigía el barco, a la que las autoridades españolas, a la vista de las razones técnicas esgrimidas, no se opusieron siempre que se cumpliera la condición de alejamiento. El día 19 a partir de las once cuarenta y cinco el barco se hundía a una profundidad de 3.600 metros a 133 millas de la costa con el resto de la carga de fuel que no se había derramado.

Señorías, quiero en este momento dejar claro, porque yo creo que éste es el asunto que le importa de verdad a la opinión pública, que las decisiones que se tomaron en esos momentos difíciles tenían como pretensión básica elegir entre las opciones posibles aquella que resultase más eficaz y prudente para evitar ries-

gos mayores; es decir en una situación como la que estábamos había varias posibilidades y en aquel momento había que decidir. Las alternativas que se podían barajar eran las siguientes: En primer lugar, provocar el incendio del combustible, que fue una tesis que incluso mantuvieron algunos responsables políticos públicamente; en segundo lugar, acercar el buque a puerto para reparar los daños, que es otra tesis que mantuvieron otros responsables políticos conocidos; y, finalmente, la tercera posibilidad era desplazar el barco mar adentro, que es, como ustedes saben, la tesis que al final adoptamos.

En mi opinión (naturalmente, como tantas y tantas cosas en la vida, es discutible), creo que es difícil disentir de que no podía asumirse una opción de salvamento que conllevara ya en esos momentos iniciales un grave riesgo para los intereses costeros. La primera de las posibilidades, es decir, la combustión controlada, conocida como incineración *in situ*, resulta ser en ciertas condiciones un método potencialmente eficaz para eliminar grandes cantidades de hidrocarburos en un periodo de tiempo relativamente corto; no obstante, esta técnica está todavía en fase de desarrollo y presenta de momento una serie de limitaciones técnicas que no podíamos ignorar. Concretamente la climatología, los vientos fuertes y los estados de mar gruesa pueden evitar la ignición de la mancha o extinguir el incendio. Podría afirmarse que un viento de más de 20 nudos y olas de aproximadamente un metro condicionarían el éxito de la incineración. También —y éste es un dato muy importante— las propiedades del hidrocarburo determinan el nivel de aporte de calor requerido para alcanzar el punto de incendio, y en el caso del *Prestige* tanto las condiciones meteorológicas como el elevado punto de inflamación —143 grados centígrados del hidrocarburo derramado— hubiesen hecho ineficaz la incineración *in situ* como método de respuesta. Naturalmente, yo comprendo que esa tesis se puede defender, es fácil hacerlo, y sobre todo es fácil después. Probablemente sea más complicado cuando se está allí y hay que tomar una decisión en un momento concreto, determinado. En fin, es una tesis que nosotros hemos desechado por las razones a las que acabo de referirme. La segunda de las posibilidades, el acercamiento del buque a puerto, fue descartada porque se entendió que con la fuente de contaminación situada más lejos de la costa se dispondría de más tiempo para la lucha contra ella en el mar, más tiempo para su vigilancia y para disponer los medios de lucha en la costa. Prueba del acierto de estas decisiones es que en su día Francia tampoco autorizó la entrada en los puertos de Le Havre y de Saint Nazaire al buque *Erika* naufragado en aguas francesas el 12 de diciembre de 1999. La decisión (sigo creyendo que acertada) de mantener alejado el buque de la costa tuvo su fundamento en criterios estrictamente técnicos y encaminados a minimizar el riesgo medioambiental que el buque suponía para nuestras costas. Los

informes técnicos que han avalado la decisión de alejar de la costa el buque siniestrado al no considerarse adecuado proceder al trasbordo de la carga del buque son plurales y solventes. En el acta de la reunión técnica celebrada en la Delegación del Gobierno de A Coruña el 19 de noviembre y a la que asistieron 17 personas en calidad de técnicos, ingenieros navales de la empresa IZAR, capitanes de la Marina Mercante, profesores de la Escuela Superior de Marina Civil de A Coruña y de la Escuela de Ingeniería Naval de Ferrol, así como personal de aduanas francesas se certifica textualmente: Todos los asistentes entienden que las medidas que se han adoptado por las autoridades marítimas españolas son las correctas y más adecuadas a las situaciones que se han ido produciendo desde el primer momento del siniestro del buque *Prestige*. Los capitanes de la Marina Mercante y profesores todos ellos de la Escuela Superior de la Marina Civil de la Universidad de A Coruña, señores Martínez Mayán, Pita Porta y Becerro Veiga concluyen tras un amplio dictamen de 21 de noviembre sobre el asunto que tal maniobra de trasbordo —de la carga, se entiende— y en las condiciones analizadas sería técnicamente inviable y por todo lo aquí expuesto se desaconsejaría con fundados argumentos técnicos dicho trasbordo. La Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España en nota de 21 de noviembre del presente dice textualmente, entre otros extremos de interés: La decisión de alejar el buque de la costa todo lo posible creemos que fue la más acertada dado que no era factible trasegar la carga de fuel. Cualquier solución basada en llevar el buque a puerto era muy peligrosa por cuanto podía partirse todavía más cerca de la costa y el desastre habría sido entonces mayor. Finalmente el Colegio Oficial de la Marina Mercante en nota de día 22 de noviembre señaló que todo indica que la maniobra de alejamiento del *Prestige* de la costa era lo más adecuado a fin de evitar un daño mayor en las proximidades de dicha costa por el derrame de las 77.000 toneladas.

Podría aportar otros muchos testimonios pero no voy a hacerlo, para no hacer más larga todavía mi exposición. Sí quería llamarles la atención sobre un asunto concreto, determinado y es que ciertas decisiones en determinados momentos de la vida hay que adoptarlas con enorme rapidez. **(Rumores.)** Yo creo que en esta ocasión había que adoptar las decisiones con enorme rapidez y digo esto porque en algunas ocasiones se ha dicho que sí había informes por escrito. Las decisiones que se adoptaron por los responsables de Salvamento Marítimo, Capitanía Marítima, son fundamentalmente decisiones técnicas. Hubo consultas técnicas pero evidentemente en ese momento no se pidió ni a grandes *consultings* ni a grandes organismos un informe técnico sobre este asunto por razones que creo que son perfectamente entendibles por cualquiera. Por tanto, en relación con ese asunto que ha generado una polémica, creo que el Gobierno hizo en una situación difícil lo

que tenía que hacer. A posteriori, caben muchas posibilidades y hacer muchos análisis. ¿Quién garantiza que si se hubiese procedido al bombardeo del *Prestige* los acontecimientos hubieran sido mucho más graves? ¿Quién está en condición de asegurar que si el buque se hubiese llevado a puerto no se hubiera partido allí provocando una situación irrecuperable para los tiempos?

Señoras y señores diputados, la rapidez con que se adoptaron decisiones... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): La rapidez con que se adoptaron decisiones y con la que se emprendieron operaciones queda demostrada no sólo por el inmediato rescate de la tripulación, que éste es un dato importante, y por el envío de buques de salvamento en auxilio del *Prestige*, sino por la constitución a las cinco de la madrugada del día 14 de noviembre de una comisión de coordinación de crisis que centralizó las actuaciones inmediatas y en las que se integraron representantes de la Administración del Estado y de la comunidad autónoma de Galicia. Seguidamente (enlazo ya con la segunda parte de mi comparecencia), para el desarrollo y seguimiento de las actuaciones se constituyó al día siguiente, el 15 de noviembre, una comisión de seguimiento de medidas para paliar los efectos del vertido de fuel del *Prestige*, que se sigue reuniendo en la Delegación del Gobierno en Galicia y de la que igualmente forman parte representantes de la Administración del Estado y de la Xunta de Galicia. A partir del día 20 para el desarrollo y seguimiento de las actuaciones se constituyeron dos comisiones: una para coordinar las actuaciones en el mar y otra para coordinar las actuaciones en las playas. En ambas están presentes junto a las instancias competentes de la Administración del Estado las consejerías de Pesca y Medio Ambiente de la Xunta de Galicia y el Centro francés de documentación, investigación y experimentación de contaminaciones accidentales de las aguas. A ellas hay que añadir una tercera, la Comisión para el Seguimiento de Reclamaciones del FIDAC. Estas tres comisiones dirigen sistemáticamente sus informes a la Comisión de Seguimiento de Medidas, a la que antes he hecho referencia, para paliar los efectos del vertido de fuel con el fin de mantener criterios de coordinación en las actuaciones, y más adelante tendré ocasión de referirme de nuevo a ellas. Además, junto a las urgentes labores de contención y de recogida de vertidos e instalación y mantenimiento de barreras, resultaba notorio que las actuaciones en perspectiva requerían el ejercicio de competencias repartidas entre varios departamentos ministeriales. Por ello resultaba igualmente evidente la necesidad de una actuación coordinada y centralizada entre los distintos actores que desde la Administración del Estado estaban llamados a

desempeñar un papel capital en los meses sucesivos. Por este motivo, el 18 de noviembre, cinco días después del accidente, se celebró la primera reunión de la Comisión interministerial, informal pero reunión, para el seguimiento de los daños ocasionados por el buque *Prestige* que, como todos sus señorías saben, adquirió carta de naturaleza mediante el Real Decreto 1220/2002 y en el que están representados los ministerios de Asuntos Exteriores, de Justicia, de Hacienda, de Interior, de Fomento, de Trabajo y Asuntos Sociales, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Presidencia, de Administraciones Públicas, de Medio Ambiente, de Economía y de Ciencia y Tecnología, así como el delegado del Gobierno en Galicia. Posteriormente la Comisión se ha vuelto a reunir el 26 de noviembre y el 3 de diciembre. Se trata de un órgano con vocación de facilitar un desarrollo global, preciso y ordenado de las competencias que corresponden a la Administración general del Estado desde sus distintas vertientes en un acontecimiento de este calado. Concretamente sus objetivos son los de recopilar y centralizar la información, coordinar las actuaciones de la Administración del Estado, facilitar y canalizar la cooperación con la Comisión Europea, la Xunta de Galicia y las entidades locales y finalmente realizar el seguimiento y evaluación de las actuaciones emprendidas.

Señoras y señores diputados, una vez definido el marco institucional al que acabo de hacer referencia (con ello finaliza la segunda parte de mi exposición; les recuerdo que la primera eran los hechos, la segunda las decisiones organizativas y ahora paso a la tercera parte que eran las decisiones operativas, comenzando con las decisiones que afectaban a las personas). Una vez constatada la magnitud del siniestro y los efectos que previsible y desgraciadamente iban a trascender a la actividad económica de amplios sectores de la población gallega, el Gobierno se movilizó con prontitud para tratar de diseñar un plan integral que atemperase las nefastas consecuencias que ya se estaban desencadenando desde una perspectiva social y económica. Con ello inicio, como he dicho, el siguiente de los puntos a desarrollar. Quiero poner el acento en que el Gobierno ha sido en todo momento consciente de la envergadura del accidente y de los graves perjuicios que está ocasionando a múltiples sectores de la economía gallega, a una enorme cantidad de personas, trabajadores, mariscadores, acuicultores, empresarios, familias que han visto cercenado provisionalmente su medio de vida. La preocupación ha sido grande y hemos querido estar en contacto directo con los afectados para que nos transmitiesen sus inquietudes y para conocer de primera mano la situación. Por eso, el día 19 tuve la oportunidad de visitar algunas localidades afectadas en la Costa de la Muerte. En concreto estuve en Muxía, donde me reuní con todo aquel que quiso hacerlo, aproximadamente unas 200 ó 300 personas, con las que tuve un inter-

cambio de opiniones en relación con este asunto (**Rumores.**); les expliqué cuáles eran los planteamientos que iba a adoptar el Gobierno y oí los planteamientos que ellos me iban haciendo; en Caión, donde estuve reunido con representantes de las cofradías de pescadores y con el presidente provincial de las cofradías de pescadores de A Coruña, y en Carballo el día 19. Ese mismo fin de semana quise volver a Galicia para dar continuidad en la propia comunidad autónoma a la labor de coordinación que tengo la responsabilidad de ejercer. De este modo pude presidir la Comisión de seguimiento a la que antes aludía, y lo hice de nuevo el miércoles 27 y el sábado 30. El día 1 de diciembre junto al conselleiro de Agricultura y Pesca de la Xunta me volví a reunir en Caión con una representación de las 41 cofradías de pescadores afectados y el día 2 tuve el honor de acompañar a Su Majestad el Rey en la visita a las zonas afectadas.

Señoras y señores diputados, hemos querido estar al lado de quienes reclaman nuestra atención; junto a ellos en esos momentos tan difíciles, pero también (y creo que es importante) trabajando desde los ministerios en contacto permanente con las autoridades de la Xunta. De este modo, procedimos con una celeridad sin precedentes en nuestro país (**Rumores.**) A la elaboración del real decreto-ley que tuve el honor de presentar ante el Pleno del Congreso de los Diputados para su convalidación el pasado 28 de noviembre y que celebro sinceramente que se aprobara con la unanimidad de esta Cámara. (**El señor Estrella Pedrola: ¡Ah!**) El Gobierno ha querido aprobar este plan integral, en primer lugar, con rapidez porque así lo demandaba la urgencia de la situación, y sus señorías disculparán mi insistencia porque he visto algunas caras sorprendidas, pero es importante destacar que nunca en la historia de nuestro país se ha dispuesto de una norma con tal amplitud de medidas tan sólo nueve días después de un accidente de estas características. (**La señora Castro Fonseca: No sea tan humilde.—Un señor diputado: El Mar Egeo.—Rumores.**) Las referencias más recientes en siniestros de estas características son, por un lado, la del *Mar Egeo*, que se produjo el 3 de diciembre de 1992, y hubo que esperar cuarenta y tres días a que se aprobara el real decreto-ley; por otro lado, la del buque *Casón*, y transcurrieron veinticinco días desde el siniestro a la aprobación del acuerdo del Consejo de Ministros de contratación urgente de servicios de reparación de daños. (**Varios señores diputados: ¡Qué barbaridad!**) Por otro lado, el real decreto-ley viene a reflejar en su contenido las propuestas de la proposición no de ley aprobada por el Congreso de los Diputados y de la moción aprobada por el Senado, ambos por unanimidad el 19 de noviembre. Mediante esta norma, se ha pretendido de manera global diseñar un plan integral de actuación, que afronta la situación desde su dimensión socioeconómica con medidas heterogéneas de carácter de asistencia fiscal o laboral.

Ayer mismo el «Boletín Oficial del Estado» publicaba la orden por la que se determinan los términos municipales y núcleos de población en donde resultarán de aplicación las medidas: Ares, Arteixo, Bergondo, Betanzos, Cabana, Cabañas, Camariñas, Cambre, Carballo, Cariño, Carnota, Cedeira, Cee, Corcubión, Corme, A Coruña, Culleredo, Dumbría, Fene, Ferrol, Fisterra, Laracha, Laxe, Malpica, Mañón, Miño, Mugardos, Muros, Muxía, Narón, Neda, Noia, Oleiros, Ortigueira, Outes, Paderne, Ponteceso, Pontedeume, Porto do Son, Ribeira, Sada, Valdoviño y Vimianzo. **(Rumores.)** Esta lista lamentablemente tendrá que ampliarse próximamente ya lo hemos hecho en las medidas de acuerdo con la previsión establecida en el propio real decreto-ley, que cuando se aprobó comprendía lógicamente unos determinados municipios, pero que, previendo que hubiera que ampliarlo en su momento, también ofrecía esa posibilidad. En cualquier caso, cuando se debatió este asunto en las Cortes el pasado día 22, el jueves, en la convalidación del real decreto-ley nadie me dijo que tenía que poner más municipios, nadie, pero yo sí, fui el único que lo dije, que era previsible que hubiera que colocar más municipios. **(Varios señores diputados: No, no; miente. Es un provocador.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señoras y señores diputados y senadores.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA** (Rajoy Brey): Es importante recordar estas cosas porque también son muy explicativas de la posición del Gobierno. **(Varios señoras y señores diputados: ¡Está provocando! ¡Provocador! ¡Qué no provoqué!)**

Quisiera en este momento... **(La señora Marón Beltrán: ¡Provocador!—Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, les ruego guarden silencio. Les ruego guarden silencio y dejen expresarse al señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA** (Rajoy Brey): Quisiera, con el permiso de los diputados y senadores del Grupo Socialista continuar mi intervención, ellos tendrán oportunidad de hacer la suya y yo les aseguro que no interrumpiré a su portavoz. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!—Rumores.)**

Por ello, con su permiso **(Un señor diputado: Con el del presidente.—Rumores.)** —muchas gracias—, aludiré a las medidas previstas necesariamente de forma muy sucinta porque ya tuve ocasión la semana pasada de exponer el contenido del real decreto-ley de manera más detallada. Comenzaré por la previsión de abono a los afectados de ayudas que complementan las concedidas por la comunidad autónoma de Galicia, de manera que cada afectado podrá obtener un ingreso mensual

aproximado de 1.200 euros. Los beneficiarios, como todas sus señorías conocen perfectamente, son los armadores embarcados, tripulantes de buques pesqueros y mariscadores en tierra que hubiesen visto paralizada su actividad profesional como consecuencia del accidente. En principio estas ayudas se concederán por un periodo máximo de seis meses; sin embargo, dicho plazo podrá ser prorrogado también por acuerdo de la Comisión interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el buque *Prestige*. En principio seis meses nos parece un periodo razonable, pero preveemos la posibilidad de hacer una prórroga; igual que la primera relación de municipios nos parecía razonable, pero preveíamos la posibilidad de que hubiera otros afectados.

En todo momento hemos tratado de hacer llegar a los afectados una información precisa y clara. **(Un señor diputado: Sobre todo eso.)** Por ese motivo el Gobierno ha elaborado unos trípticos en los que se recoge toda la información necesaria para quienes tienen derecho a acceder a las ayudas, comprensivo tanto de lo que concede el Estado como de lo que concede la Xunta de Galicia. Yo creo que es importante resaltar que todas estas decisiones se han tomado conjuntamente entre la Administración del Estado y la Xunta de Galicia. Además, el pasado día 29 dio comienzo un plan de visitas a cofradías, a través del cual técnicos en este caso de la Xunta, que son los que tienen los medios personales, la consellería de Pesca, informan directamente a los afectados de las ayudas establecidas. Quiero poner de relieve además, como muestra de esta estrecha colaboración que se ha mantenido contacto con las autoridades de la comunidad autónoma, que de momento se ha traducido también en la firma de un convenio de colaboración entre el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales y el presidente de la Xunta, que permitirá instrumentar las ayudas en un pago único conjunto con periodicidad quincenal. Según los datos contenidos en el informe que el conselleiro de Pesca de la Xunta elevó al Consejo de Gobierno celebrado el día 1 de diciembre, se han presentado ya 4.215 solicitudes de ayudas; del total, 2.573 corresponden a tripulantes, 636 a mariscadores y 1.006 a armadores embarcados; el primer pago para una parte de los afectados se efectuará el próximo 14 de diciembre. Ayer miércoles ya se recibió en la cuenta del Tesoro de la Comunidad Autónoma de Galicia la cantidad de 1.800.000 euros a estos efectos.

También desde una perspectiva económica a través del real decreto-ley hemos planteado un paquete de medidas de carácter fiscal que incluyen reducciones del impuesto sobre actividades económicas, del impuesto sobre la renta de las personas físicas y del impuesto sobre el valor añadido. Creo que es importante destacar en este sentido que, al igual que ocurre con las ayudas directas, los beneficios fiscales que acabo de mencionar representan una iniciativa novedosa que carece de antecedentes en catástrofes anteriores de similar naturaleza, como pudieron ser la del buque *Casón* en 1987

y la del *Mar Egeo* en 1992. También se han articulado líneas preferenciales de crédito a través del Instituto de Crédito Oficial. Se trata de dos operaciones de préstamos por un importe total de 200 millones de euros, 100 millones cada una, que pretenden anticipar la reparación o reposición de las instalaciones industriales, pesqueras, acuícolas o marisqueras, incluido el arte y el resto de material de pesca. La primera cubrirá la totalidad del daño evaluado con un plazo de vencimiento de un año prorrogable. La segunda, que se articulará a través de entidades financieras con implantación en la comunidad autónoma, también cubrirá la totalidad del daño evaluado por un importe de 100 millones de euros, con capacidad de ampliarse (hacemos una primera previsión e igual que en el resto de los temas prevemos la necesidad de ampliarlo), con un plazo de vencimiento de un año prorrogable y con un tipo de interés cero. Con respecto a este tema, me gustaría señalar que la Comisión delegada de asuntos económicos del Gobierno en su reunión del día 28 de noviembre aprobó un acuerdo por el que se autoriza al Instituto de Crédito Oficial (ICO) a cargar con el fondo de provisión los quebrantos sufridos en la instrumentación de las líneas de préstamo como consecuencia del siniestro.

En cuanto a las medidas de orden laboral previstas en el real decreto-ley, el Gobierno ha tenido sobre todo presente las consecuencias que para el empleo en la zona está provocando el siniestro. Nuestro horizonte abarca un paquete de medidas que tratan tanto de mitigar la situación laboral de los trabajadores como de paliar los perjuicios sobrevenidos en la actividad empresarial. Las medidas se han diseñado bajo unos criterios manifiestos de solidaridad y equidad, como no podía ser de otra forma, con todos los sectores afectados. Así, en primer lugar, se consideró que debía reconocerse el derecho a la prestación contributiva correspondiente, incluso aunque el trabajador no hubiese cubierto el periodo mínimo de cotización. Esta posibilidad será de aplicación en los expedientes de regulación de empleo en que se resuelva favorablemente la suspensión temporal de contratos o la reducción temporal de la jornada de trabajo. Por otro lado, en caso de que lo que produjera fuese una extinción del contrato, las indemnizaciones de los trabajadores correrán a cargo del Fondo de Garantía Salarial. En el ámbito de la Seguridad Social se establece una bonificación del 100 por cien en el pago de las cotizaciones de los empresarios y trabajadores por cuenta propia dedicados a la actividad de pesca, marisqueo o acuicultura incluidos bien en el régimen especial de los trabajadores del mar, bien en el régimen general, siempre que hubiesen visto paralizada su actividad y durante el periodo en que permanezca en vigor la prohibición de pesca y marisqueo. Ayer mismo, el «Boletín Oficial del Estado» publicaba la orden por la que se dictan normas para la aplicación de las medidas en este punto concreto. Señoras y señores diputados y senadores, si algo

resulta también evidente es que el Gobierno tampoco ha olvidado aquellos colectivos que puedan verse perjudicados de forma indirecta a lo largo de los próximos meses. Estarán de acuerdo conmigo en que resultaba manifiestamente irrealizable la articulación de medidas desde un primer momento sin contar con una evaluación razonable del alcance de estos efectos indirectos. Por todo ello, de manera racional y coherente la Comisión interministerial a que antes aludía está facultada para proponer al Gobierno la adopción de medidas de carácter accesorio una vez conocida la evaluación de los perjuicios derivados de manera indirecta de la catástrofe, lo cual parece razonable.

En otro orden de cosas, el Gobierno ha considerado también que era su obligación transmitir a los ciudadanos que los productos del mar procedentes de Galicia que no han sido afectados por el impacto medioambiental mantienen intactas todas sus propiedades. Por ese motivo, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación instrumentará los créditos oportunos en colaboración con la Xunta de Galicia para la realización de campañas de información y promoción de estos productos. En este sentido, puedo afirmar que el próximo sábado, es decir, dentro de cuarenta y ocho horas, está previsto la firma de un protocolo de declaración de actuaciones a llevar a cabo por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en colaboración con la Xunta para paliar los daños del buque.

Finalmente, para cerrar la parte de mi comparecencia dedicada al contenido del real decreto-ley 7/2002, quiero destacar que se ha prestado una atención especial a las futuras tareas de reparación de infraestructuras. En este sentido, se faculta a los titulares de los distintos ministerios para declarar zonas de actuación especial las áreas afectadas al efecto de llevar a cabo las restauraciones que procedan. Asimismo, se declaran de emergencia las obras a ejecutar para reparar los daños causados en las infraestructuras de titularidad estatal. Por otro lado, la reparación o mantenimiento del servicio de infraestructuras y equipamientos, tales como portuarias, costas, dominio público marítimo-terrestre y cualquier otro bien de titularidad estatal afectado así como las obras de reposición de bienes perjudicados por la catástrofe tendrán la consideración de obras, servicios, adquisiciones o suministros de emergencia. Y todo ello, señorías, porque las labores a realizar en este terreno serán tarea de primer orden en las actuaciones de los distintos ministerios con competencia en la materia durante los próximos tiempos. Resultaba, pues, ineludible anticipar medidas que en un futuro agilizaran y facilitaran las futuras labores de reconstrucción. Labores que necesariamente debemos afrontar, pese a los ingentes esfuerzos que desde un primer momento se han venido realizando para reducir el impacto medioambiental sobre nuestras costas y sobre nuestras aguas para atenuar una calamidad ecológica y para contener y eliminar los vertidos.

Permítanme, señorías, que pase a centrarme en el siguiente de los puntos en que he pretendido desglosar mi comparecencia. Les recuerdo que he hablado de los hechos, de la parte organizativa y de lo que se ha hecho en relación con las personas. Voy a hablar ahora de la batalla que durante estos días se ha venido librando desde el mar, primero, y desde el litoral para preservar, en la medida en que las circunstancias de todo orden nos lo han permitido, la riqueza de una zona tan valiosa desde el punto de vista ecológico. Comenzaré haciendo una referencia a las actuaciones que se han llevado a cabo en el mar bajo la coordinación —como antes tuve ocasión de referir— de la Comisión de prevención y seguimiento de contaminación marina presidida por el subdelegado del Gobierno e integrada por representantes de todas las administraciones públicas y expertos en la materia. Las actuaciones han sido rápidas y adecuadas (**Protestas.**) En la tarde del mismo 13 de noviembre se solicitó a través de la Comisión Europea a las autoridades de los Países Bajos, Reino Unido y Francia el aporte de buques especializados en lucha contra la contaminación marina en virtud del Convenio internacional de cooperación, preparación y lucha contra la contaminación marina por hidrocarburos de 1990. Desde un primer momento se movilizaron todos los medios materiales precisos para combatir el vertido. Puedo ahora destacar que la Sociedad de salvamento marítimo del Ministerio de Fomento había sido reforzada en sus medios de forma extraordinaria desde 1996 con seis centros de coordinación, dos buques de salvamento y 21 embarcaciones de intervención rápida. Me gustaría también recordar que el nuevo Plan de salvamento marítimo 2002-2005 aprobado por el Gobierno el pasado mes de julio prevé también la construcción y puesta en servicio de cuatro buques de nueva generación y diseño especializado en salvamento marítimo, lucha contra la contaminación marina y remolque. Concretamente, a lo largo de estas semanas, y por lo que se refiere a recursos navales, se ha dispuesto desde un primer momento de embarcaciones nacionales de salvamento y de vigilancia. Esto supone cinco remolcadores, el *Alonso de Chaves*, el *Punta Mayor*, que tiene también además una tanqueta para la recogida de fuel, *Ibaizábal I*, *Ría de Vigo* y *Pau da Luz*, siete embarcaciones de salvamento, *Torre de Hércules*, *Altair*, *Atlántico*, *Shaula*, *Algenib*, *Sarbadelos* y *Capella*. (**Rumores.**) Finalmente, embarcaciones del Servicio Marítimo de la Guardia Civil y embarcaciones de la inspección de la Xunta.

Me parece también especialmente destacable mencionar el importantísimo apoyo logístico prestado por los países de nuestro entorno. La llegada de estos medios se fue programando de acuerdo también a las posibilidades de actuación que permitía la meteorología, como más adelante les aclararé. Aprovecho este momento para agradecer profundamente toda la colaboración internacional proporcionada a España.

Hemos contado con el respaldo de las siguientes embarcaciones, el *Ailette* francés, el *Alcyón* francés, el *Rinjdelta* holandés, probablemente el buque más importante del mundo con una capacidad de recogida de 3.000 toneladas, hemos contado con otro barco holandés con capacidad para 1.000, un barco alemán con capacidad para 1.000, un sexto barco belga con capacidad para recoger 280 toneladas, uno inglés para recoger 1.000 toneladas, un buque noruego para recoger 1.200 toneladas, un buque danés, que está en este momento en el Puerto de Gijón y el *Atalante* francés que transporta el batiscafo *Nautile* que ha comenzado sus operaciones el 1 de diciembre, sobre el cual luego haré algunos comentarios. También llegó ayer, 4 de diciembre, el *Tito* italiano a la costa y el *Acqua Chiara*, asimismo italiano, ha llegado en el día de hoy. Todos ellos están apoyados por un petrolero británico con capacidad para 6.000 metros cúbicos, que actúa como nave nodriza para la recogida del fuel que traen los barcos de limpieza. Además, desde el pasado día 27 las fragatas *Andalucía* y *Baleares* realizan labores de vigilancia y supervisión en la zona económica exclusiva española, de conformidad con el acuerdo al que se ha llegado con Francia y al que más adelante tendré ocasión de referirme. Igualmente, hemos contado con el batiscafo francés *Nautile*, a cuyas actuaciones me referiré de inmediato. Dicho batiscafo mide 8 metros de largo, tiene una anchura de 2,70 metros y una altura de 3,81 metros, pesa 19,5 toneladas, puede sumergirse a una profundidad máxima de inmersión de 6.000 metros y tiene una autonomía de cinco horas. Les recuerdo que los restos del *Prestige* se encuentran a 3.600 metros de profundidad. Entre los medios aéreos nacionales, hemos contado con cuatro helicópteros y tres aviones, dos de la Xunta de Galicia y uno del Servicio de Vigilancia Aduanera. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, les ruego guarden silencio.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): A ellos habría que añadir un avión portugués, dos aviones franceses dotados de cámaras infrarrojas y microondas, un avión DE ITOPF, un avión alemán dotado de equipos especiales para la detección de la contaminación, un avión de la guardia costera británica y otro avión francés, el Falcon 50, incorporado hoy a la zona de operaciones.

A iniciativa del ministerio de Fomento, se ha activado la protección especial para la navegación aérea durante las tareas de descontaminación de los vertidos procedentes del *Prestige*. Esta situación se mantiene desde la madrugada del día 29 de noviembre debido a la participación de barcos de diferentes países en la recogida de hidrocarburos, que cuenta con el apoyo de

aviones, como he dicho, españoles, portugueses y franceses para realizar un seguimiento de las manchas y proporcionar información sobre su evolución. Para proteger los trabajos de estos aviones se ha establecido un área reservada en el espacio aéreo, en la zona de operaciones, hasta una altura de 4.000 pies, 1.200 metros, sobre las aguas del Atlántico. Quiero manifestar también que el ministerio de Defensa ha puesto a nuestra disposición desde el primer momento tres aviones de reconocimiento fotográfico, dotados de medios detectores especiales, que realizan las misiones programadas desde el Centro de conducción de crisis, dos fragatas para vigilar el dispositivo de tráfico de Finisterre, la *Baleares* y la *Andalucía*, antes mencionadas, las cuales son las responsables de impedir la incursión en la zona económica exclusiva de los barcos que no cumplan las debidas medidas de seguridad, todo ello en cumplimiento, como ustedes saben, del acuerdo al que se llegó en la pasada cumbre hispanofrancesa de Málaga, y dos patrulleros, el *Mahou* que se encuentra en la zona del hundimiento colaborando en la tarea de toma de muestras, y el *Vigía*, que espera relevar a la corbeta portuguesa *Joao Robi*. Asimismo, diverso material de intendencia, cuya relación pongo a disposición de todos ustedes si tienen interés en su conocimiento.

Señoras y señores diputados, al hacer esta prolija enumeración de medios, mi voluntad no ha sido otra que la de transmitir que se ha actuado de forma proporcional, diligente y eficaz en la puesta a disposición de los recursos logísticos que resultaban precisos para hacer frente a la situación en el mar y puedo afirmar que nunca antes en situaciones similares se había hecho un despliegue de medios de esta envergadura. **(Rumores.)** Sin embargo, al mismo tiempo creo que es importante informar a este Parlamento y a los ciudadanos de que no todos los días se ha podido actuar a pleno rendimiento, como hubiera sido el deseo de todos nosotros, por circunstancias que escapan a nuestra voluntad. Los barcos de limpieza sólo pueden recoger vertido si las olas no superan los 2,5 metros de altura y es conocido por todos los presentes que durante muchos días las olas han alcanzado los 6 metros, debiendo permanecer dichos barcos atracados en el puerto. Así pues, quiero manifestar que la meteorología no ha favorecido las labores de recogida del vertido y que hoy es el primer día en que realmente se dan unas condiciones meteorológicas que permiten trabajar a pleno rendimiento a todos los barcos de que disponemos. Aun así, se han recogido 10.000 toneladas de fuel vertido en el mar. Puedo darles los datos por días, pero creo que no hace al caso. **(Un señor diputado: ¡Sí, sí!)** Por otro lado, se priorizaron las áreas de afectación a los recursos marinos y establecimientos de acuicultura con mayor repercusión económica, como los tanques de ría, donde se encuentran los principales bancos de moluscos, los tanques de agua de las principales granjas marinas y los polígonos de bateas. Al día de hoy se han instalado

13.863 metros de barrera, de los cuales, desafortunadamente, porque las circunstancias meteorológicas han sido las que han sido, han quedado destruidos 3.585 metros por la acción de la mar. En este sentido, quiero señalar que la cooperación internacional también ha sido muy importante y debe ser objeto de mención. Noruega ha contestado positivamente a la petición española con 2.400 metros de barrera, pero también lo han hecho Finlandia, Dinamarca, Suecia, Reino Unido, Alemania, Países Bajos y Bélgica. Esto es una muestra más del apoyo y de la solidaridad con la que otros Estados nos han venido asistiendo a lo largo de todo este tiempo. Por otro lado quiero señalar que los trabajos de extensión de barreras, para evitar que estos restos afectaran a zonas sensibles del litoral, comenzaron a primeras horas del día 16. La colocación de estas barreras se está realizando, según el criterio de selección establecido por la Comisión de prevención y seguimiento de la contaminación marina y ha tenido en cuenta parámetros de riqueza de la zona a proteger, así como la protección de la fauna y la flora marítima.

Por lo que se refiere a las manchas de fuel —tema también importante que considero que es del interés de todos ustedes, señoras y señores diputados, señoras y señores senadores—, quisiera señalar, en primer lugar, que se han venido elaborando informes diarios, a partir de varias predicciones con la información suministrada, tanto por los medios aéreos y marítimos nacionales e internacionales que siguen su evolución como por el Centro francés de investigación de la contaminación. También quiero poner de relieve las enormes dificultades con las que nos hemos encontrado a la hora de hacer un adecuado seguimiento de la evolución del vertido. Las condiciones meteorológicas no han favorecido en absoluto esta labor y, en varias ocasiones, los aviones no pudieron realizar adecuadamente su misión de reconocimiento por falta de visibilidad. Por otra parte, también es bueno recordar que la naturaleza del vertido hace que éste no se mantenga constantemente en la superficie, sino que se sumerge y vuelve a emerger de forma alternativa, por lo que el vertido no tiene una evolución absolutamente regular. Además, la continua fragmentación de las manchas ha complicado aún más la realización del seguimiento de la situación y de las dimensiones. Todo ello nos lleva, en contra de lo que sería nuestro deseo, a que evitemos realizar afirmaciones categóricas sobre este tema. Ha habido muchos días en los que ha sido imposible, a todos los medios aéreos de que disponíamos, hacer una predicción exacta de dónde estaban las distintas manchas que —repito— se desplazaban por distintos lugares de la costa. El 13 de noviembre aparecieron las primeras manchas en la zona cercana a la costa donde se produjo el accidente y que eran consecuencia de la avería inicial. En los días 14 a 19 se originó una mancha más grande, provocada por el deterioro que sufría el buque a lo largo del traslado que hizo hasta donde señalé con anterioridad, y que inicial-

mente se situó a 190 kilómetros de la costa de Finisterre. Por último, el día 19 se originó una última mancha en la zona de la rotura y posterior hundimiento del buque. La evolución de las manchas ha estado también absolutamente determinada por las condiciones meteorológicas. Dentro del gran número de elementos que influyen en esta evolución están: en primer lugar, la velocidad y la dirección del viento; en segundo lugar, las corrientes marinas y, en tercer lugar, la altura de las olas que, como he dicho, han impedido la recogida de fuel por parte de los barcos de limpieza en numerosas jornadas. Todos estos elementos, además, interactúan entre sí, según señalan los expertos; es decir, que si existe un viento débil la corriente marina influye más en la deriva de la mancha y si este viento llega a una velocidad superior, casi no hay oportunidad de influencia por parte de la corriente marina. Por eso existen múltiples posibilidades y múltiples predicciones sobre su evolución. Insisto, desgraciadamente, la meteorología no ha favorecido en absoluto la evolución de las manchas, las corrientes marinas y el viento cambiante de suroeste a oeste y noroeste han provocado un rápido acercamiento de las manchas a la costa.

Las dos manchas provocadas por la avería inicial, esto es, las cercanas a la costa, se han ido fragmentando en pequeños núcleos y algunos de ellos se han acercado a la costa; otros, como consecuencia de los vientos, se han ido posicionando en el Cantábrico, al norte de Estaca de Bares, y por este motivo se han hecho reconocimientos tanto aéreos como marítimos, en la zona marítima entre la Estaca de Bares y la zona costera de la comunidad autónoma del Principado de Asturias para localizar las manchas avistadas en días pasados. La mancha principal se ha ido fragmentando en pequeñas manchas que se han ido acercando y alejando alternativamente con respecto a la costa, lo que dificulta las labores de seguimiento. Finalmente, y como antes señalaba, en la zona del hundimiento fue localizada un área de 12 por 4 kilómetros de una fina película con manchas que no ha sido posible evaluar debido a las condiciones meteorológicas adversas de la zona.

Quiero señalar que en este sentido el Gobierno español solicitó el día 22 de noviembre al Gobierno francés el envío del buque *Atalante*, que transporta el batiscafo *Nautila*. Las autoridades francesas suspendieron la misión que el buque desarrollaba en el Mediterráneo y el buque llegó a puerto el día 30 de noviembre. De inmediato partió hacia la zona del hundimiento para comenzar con las inmersiones. En ninguna de las realizadas hasta ahora se han observado pérdidas significativas de fuel provenientes de la carga del *Prestige*. En la primera, el día 2 de diciembre, no se observaron pérdidas y en la segunda también fue negativa. Van a hacer seis pruebas más a lo largo de los próximos días. En principio, no se observa un deterioro importante de la zona de proa, que es la única que ha podido reconocerse, no se ha podido hasta el presente momento

actuar —repito, son ocho reconocimientos— en la zona de popa; solamente se observan algunos pequeños orificios y solidificado parte del líquido que, en condiciones inapreciables, según nos dicen en esta primera valoración los técnicos, puede estar saliendo de la proa, repito, del barco.

Paso ahora a exponer, después de hacer una breve referencia a las actuaciones en el mar, las actuaciones en la costa. Insisto —y quiero hacer un breve resumen de este punto, porque creo que tiene interés y es bueno que lo conozca con claridad la opinión pública—: una catástrofe de estas características no es ciertamente fácil de abordar. Creo que hemos dispuesto de un número de medios razonable, pero, vuelvo a insistir, la mayor parte del tiempo los medios de que disponíamos no hemos podido utilizarlos, no hemos podido utilizarlos porque las condiciones meteorológicas lo impedían. Así son desgraciadamente las cosas. Tengo que decir que también había enormes dificultades a la hora de prever la situación de las manchas, porque eran innumerables las oportunidades en las que los medios aéreos e incluso los medios marítimos —barcos de que disponíamos— tampoco podían actuar como consecuencia de las inclemencias meteorológicas. Aun así creo que se ha hecho un esfuerzo importante, se han recogido por los distintos barcos que hemos utilizado más de 10.000 toneladas y además hay que decir que ha habido en la zona del mar y en la zona de Arosa un esfuerzo colosal de muchísimas personas en defensa de su ría, de su tierra y de su riqueza; es decir, ha habido un esfuerzo enormemente importante y un trabajo, que nunca se podrá ponderar suficientemente, de muchísima gente en la mar. Fíjense ustedes, tales son las dificultades que supone el tratamiento de un asunto como este, que ayer la situación en la ría de Arosa era prácticamente dramática y si los vientos hubiesen sido del suroeste probablemente hoy hubiera sido mucho más dramática; hoy los vientos son del noroeste y la mancha que iba a entrar en las rías de Pontevedra, que ha entrado en mínimas cantidades, se dirige hacia el océano y hacia el sur. **(Rumores.)** Algunos de los barcos que antes estaban actuando en la entrada de la ría de Arosa hoy se encuentran trabajando a 10 millas de la costa de Santa María de Oia y La Guardia. Debemos ser conscientes de que las dificultades meteorológicas, los cambios en los vientos y las corrientes hacen que este sea un asunto difícil, en el que todos debemos hacer un esfuerzo para no frivolar, sobre todo cuando he informado como lo he hecho, y luego hablaré también de la política informativa. Quien está al frente de las responsabilidades del Gobierno tiene que decir la verdad y sólo lo que tiene contrastado, y eso es lo que he procurado transmitir al conjunto de la opinión pública. Yo sólo puedo decir a la opinión pública la verdad y lo que tengo contratado; luego, cada uno puede hacer los informes técnicos que estime oportunos y convenientes, puede haber 17 declaraciones divergentes de 17

personas distintas sobre un tema, se puede recoger la opinión de mucha gente, se pueden dar opiniones diversas, se puede decir que ahora la mancha va a ir por ahí, se puede decir que se va a trasladar allí o se puede decir: yo ya lo sabía. Todo eso se puede decir, pero yo no estoy dispuesto a decir —porque lo que no estoy dispuesto a hacer ni he hecho nunca es engañar a la opinión pública— una cosa distinta de la verdad. Por tanto, he dicho la verdad y voy a seguir diciéndola, y cuando no he podido decir nada, porque ninguno de los medios aéreos ni los marítimos de los que disponía han podido salir al mar, no he dicho nada. Así son las cosas, señoras y señores diputados y señoras y señores senadores. **(Rumores.)**

Paso ahora a la reacción en la costa. La coordinación de las actuaciones en el litoral se he estado llevando a cabo mediante una comisión de limpieza y regeneración medioambiental de la costa —a la que antes me he referido—, presidida por el subdelegado del Gobierno, coordinada por el ingeniero jefe de la demarcación de costas de Galicia e integrada por representantes de las distintas administraciones públicas y expertos en materia de medio ambiente. Adicionalmente, el ministerio de Medio Ambiente diseñó un programa de limpieza y regeneración de las playas, que en un primer momento estructuró la superficie afectada en ocho zonas, en cada una de las cuales se constituyeron equipos de trabajo conformados por un supervisor, 40 peones de playa divididos en dos cuadrillas, un administrativo y un coordinador de seguridad y de salud para cada cuatro zonas. Hay ocho zonas, la primera va desde el límite de la provincia de Lugo hasta Arteixo, la segunda Arteixo-Carballo, después hay otras y la última va desde la laguna de Louro hasta el límite del río Ulla en el municipio de Dodro. Posteriormente se han ido constituyendo nuevas zonas hasta llegar a 16, que son las que hay en este momento: la primera la zona número 9, Villagarcía-Catoira-río Ulla, y la última, A Guardia-El Rosal y Oia, ya en la zona final de la provincia de Pontevedra.

Para llevar a cabo los trabajos se constituyeron centros operativos en las distintas zonas, que disponen de una oficina de comunicaciones, un almacén para material, dos casetas con servicios higiénicos y seguridad, dos contenedores por playa, una pala mecánica y un tractor por playa. Hasta el momento presente se han distribuido 4.940 contenedores, 69 bañeras para el recogido de fuel, camiones, grúas y palos en número de 222 y 55.455 equipos de limpieza, gafas, mascarillas, trajes y botas. Desde el día 16 de noviembre, más de 500 personas pertenecientes a la Armada, a la Administración General del Estado y a cuerpos de voluntarios comenzaron a trabajar en el cierre de lagunas litorales y limpieza manual de playas afectadas. Al día de hoy contamos con una media de 900 personas, cifra que se ve notablemente incrementada por la presencia de un gran número de voluntarios durante los fines de

semana. Hemos habilitado un servicio de atención al voluntariado, que les gestiona un seguro y les facilita información sobre las medidas de seguridad y las condiciones de trabajo. La Cruz Roja está realizando labores de apoyo en el avituallamiento de las personas que realizan estas labores.

Además, quiero destacar —porque creo que es un tema importante y que le importa a la opinión pública— y dejar claro el contenido de los informes sobre los primeros resultados de los análisis de muestras recogidas de la carga transportada por el *Prestige*. En este sentido, permítanme que lea textualmente lo siguiente: en cuanto a la toxicología y equipos de protección a utilizar no existe ningún indicio que haga aconsejable utilizar equipos adicionales a los que actualmente se emplean al aire libre, mono, botas, guantes, traje impermeable, mascarilla, etcétera. Se trata de un informe en el que han intervenido el Centro de documentación, investigación y experimentación sobre contaminación por accidentes marítimo francés, el CEDRE, y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, en el que se concluye que se recomienda el siguiente equipo de protección individual, que es el que estamos utilizando en el presente momento. El informe se realizó de acuerdo con el análisis sobre vertidos de fuel en una playa, recogidos en la costa por el Servicio de Protección de la Naturaleza, Seprona, de la Guardia Civil, y sobre una muestra de control de los tanques. Según estos estudios se podría afirmar que la medida básica de protección es no exponer la piel al contacto del producto.

Lo que quiero decirles, en suma, señoras y señores diputados y senadores, es que se está trabajando conforme a las normas de seguridad establecidas tras sucesos con petroleros, como el ocurrido en Francia con el *Erika*. En este sentido, quiero recordarles que en el estudio de evaluación del riesgo sanitario de la marea negra consecucional del naufragio del *Erika*, abril de 2002, realizada por el Instituto nacional de medio ambiente industrial francés se llega a la conclusión de que el riesgo cancerígeno ligado a la inhalación de los compuestos orgánicos volátiles por la recogida de fuel y de la limpieza de aves puede ser considerado como insignificante. Por otra parte, el ministerio de Sanidad y Consumo considera igualmente que el equipo de trabajo que se está utilizando en la recogida de los residuos del *Prestige* en las playas es el correcto e incluso señala que la utilización de mascarillas resulta imprescindible tan sólo en espacios cerrados. He querido detenerme especialmente en este punto porque, lógicamente, la seguridad de todos, debe ser la preocupación básica, sobre todo la de aquellos que con su esfuerzo están ayudando a recuperar nuestras playas y que creo que disfrutan de los elementos necesarios para evitar el más mínimo riesgo en su salud.

Por otro lado, también quisiera destacar y agradecer que, en lo que se refiere a medios personales, se han

integrado al programa de limpieza y regeneración de las playas algunos técnicos de Estados Unidos, que ofreció la cooperación de cuatro científicos pertenecientes a la Agencia norteamericana para los océanos y la atmósfera y un especialista del servicio de guardacostas, que ya se encuentran en A Coruña y que colaborarán con las autoridades españolas en la medida en que se les solicite. También se han incorporado a las tareas de limpieza 30 técnicos alemanes, 50 ciudadanos portugueses y 20 ciudadanos belgas de Protección Civil y del ejército.

Señorías, como balance al día de hoy, puedo afirmar que por el momento se han visto afectadas 183 playas, de las cuales 18 tienen un grado de afectación importante. Al día de hoy se han recogido más de 3.100 toneladas de residuos procedentes del derrame de hidrocarburo en nuestras playas.

A todo lo anterior, quiero añadir que el Gobierno, consciente de que nos enfrentamos a una labor de evaluación y recuperación biológica importante, continuará promoviendo y realizando las investigaciones, estudios y actuaciones que sean necesarios para recuperar la biodiversidad de la zona. Para ello, la comisión interministerial, a la que ya antes me he referido, en su reunión del día 28 encomendó al Instituto Español de Oceanografía un estudio sobre la evaluación del efecto de las medidas adoptadas y el impacto a corto y medio plazo del vertido de hidrocarburo sobre las especies demersales y de pequeños pelágicos de interés pesquero.

La experiencia también demuestra que los tiempos de recuperación son variables según de las características de la zona y del grado de contaminación. Por eso hemos creído importante centrar los estudios en el análisis de la muestra de especies marinas recogidas después del vertido y la comparación de los resultados con los muestreos realizados antes del accidente. Junto a ello, está en estudio la puesta en marcha de un programa de seguimiento, espacio temporal, de los efectos de la contaminación en el ecosistema marino afectado, una vez que se haya estabilizado el vertido. Por otro lado, el Gobierno ha encomendado también al Consejo Superior de Investigaciones Científicas la elaboración de estudios sobre la determinación de la concentración de hidrocarburos en el agua y en los organismos a distintas profundidades en la zona del hundimiento y en el litoral, un informe sobre el comportamiento de las posibles salidas de fuel en el fondo marino y un seguimiento y modelización de las trayectorias que puedan seguir los vertidos de fuel en la zona del hundimiento.

Soy plenamente consciente, señoras y señores diputados, señoras y señores senadores, de que algunos aspectos de la exposición pueden resultar en exceso farragosos. Podían resultarlo más y es verdad que podían resultarlo menos, pero creo que es mi obligación al comparecer ante esta Cámara dar el mayor número de datos posibles sobre las actuaciones que ha llevado a cabo el Gobierno, precisamente porque de lo que se

trata y lo que se me pide aquí es que informe de las actuaciones que ha llevado a cabo el Gobierno a lo largo de estos días.

Paso ahora a referirme a las actuaciones legales que se han desarrollado a lo largo de este tiempo. Insisto, primero he hecho un breve recordatorio de los hechos, después me he referido a la parte organizativa, a continuación a las actuaciones referidas a las personas, más tarde a lo que hemos hecho en el mar, después a la atención prestada a las playas y ahora me voy a referir a un tema muy importante, que son las actuaciones legales que se han desarrollado en este tiempo. La complejidad del asunto, como ustedes conocen, no es pequeña, con una multiplicidad de intereses concernidos, personas físicas y jurídicas afectadas, procesos judiciales en curso, procedimientos administrativos sancionadores y actuaciones extrajudiciales, todo ello con una dimensión internacional derivada de los convenios sobre la materia, a los que más adelante me referiré. No obstante, me gustaría hacer referencia a las actuaciones que se han llevado a cabo hasta el momento.

En primer lugar, la Abogacía del Estado se ha personado en los procesos penales que se siguen contra el capitán del barco, el primer oficial y el jefe de máquinas por un posible delito contra el medio ambiente y los recursos naturales, así como de desobediencia a las órdenes dadas por la autoridad marítima para alejar el barco de las costas españolas. Se ha acordado la prisión provisional del capitán, con una fianza de tres millones de euros, y se han practicado ya numerosas diligencias de prueba. En concreto se ha tomado declaración a los tres imputados, el capitán del buque declaró ayer tarde por segunda vez, y asimismo han prestado su testimonio 17 testigos. En segundo lugar, la Capitanía Marítima ha iniciado un procedimiento administrativo sancionador contra el armador, el propietario del buque, el asegurador y el capitán, de acuerdo con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que continúa su instrucción en este momento. En tercer lugar, y en cuanto a las actuaciones para hacer efectiva la responsabilidad civil por las indemnizaciones de daños causados, hay que tener en cuenta los convenios internacionales sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación de hidrocarburos y el relativo a la constitución de un fondo internacional de indemnización de estos mismos daños, ambos de 1992. Este fondo, como es sabido, tiene su sede en Londres y en él están integrados hasta 71 países. Conforme al primero de sus acuerdos, el propietario del buque y su asegurador responden de modo objetivo, esto es con independencia de la culpa que tenga en el siniestro, hasta un límite de 25 millones de euros, salvo que por parte de éste hubiera mediado culpa o negligencia, en cuyo caso responderá ilimitadamente. En virtud del segundo de estos convenios, el convenio del fondo, el FIDAC se hace cargo de las indemnizaciones no cubiertas por el propietario hasta un montante equivalente a 180 millo-

nes de euros. El objetivo básico del Gobierno es que los afectados y todos los perjudicados por la contaminación causada por el *Prestige* cobren lo antes posible. Por ello, para obtenerlo de forma extrajudicial y sin interferencia del proceso penal al que antes me he referido, tanto la Administración del Estado como la Xunta de Galicia y los sectores afectados están en constante y continuo contacto con la compañía aseguradora y con el FIDAC. Quiero aquí recordar que en el siniestro del *Mar Egeo*, acaecido en el año 1992, el FIDAC ha tardado diez años en pagar las indemnizaciones correspondientes. Yo creo que en esta ocasión podrá abonarlas antes de tres años. Anteayer yo mismo me he entrevistado con el director del FIDAC, Mans Jacobsson, quien nos ha prometido la máxima colaboración y agilidad en el pago de las indemnizaciones. Además, España enviará una delegación a la próxima asamblea general del FIDAC, a celebrar el próximo mes de marzo de 2003, al objeto de exponer su postura en este asunto.

Igualmente quiero señalar que para institucionalizar estas reuniones se ha constituido una comisión de seguimiento de reclamaciones e indemnizaciones del FIDAC presidida por el delegado del Gobierno y de la que forma parte representantes de la Administración General del Estado y de la Xunta, con el fin de coordinar actuaciones con el FIDAC para agilizar el cobro de las indemnizaciones. También me gustaría resaltar que en el seno de esta comisión se ha alcanzado un importante acuerdo según el cual los afectados podrán ser contratados en las tareas de limpieza y regeneración de playas sin que eso suponga obstáculo alguno para la futura percepción de las indemnizaciones. Además, el próximo día 15 se instalará en A Coruña una oficina del FIDAC con dos supervisores, uno del Estado y otro de la Xunta, para la tramitación de las solicitudes de indemnización y reclamaciones, y el FIDAC ya ha designado al director de la oficina. Adicionalmente, se ha procedido a la edición de trípticos informativos sobre las indemnizaciones del FIDAC con información sobre el plazo para solicitar la indemnización que es de tres años y la forma de acreditación de los daños, fotografías, actas notariales o documentos administrativos.

Señorías quiero ahora abordar el último de los aspectos a analizar en mi comparecencia, la dimensión comunitaria e internacional. En este terreno las actuaciones realizadas han seguido dos orientaciones paralelas y complementarias: por un lado, iniciativas encaminadas a paliar los efectos del siniestro —lógicamente el primer objetivo es paliar los efectos del siniestro— y por otro lado propuestas de medidas dirigidas a evitar que en el futuro puedan volver a suceder o puedan volver a producirse acontecimientos de esta magnitud. En esas dos vías hemos trabajado a nivel internacional.

Dentro del primer apartado puedo señalar que siendo condición previa para emprender las actuaciones legales que acabo de exponer, desde el primer día se

buscó precisamente reunir la mayor cantidad posible de información para delimitar las responsabilidades internacionales. El mismo 13 de noviembre —el mismo día en que se produjo la desgracia— mediante nota verbal del ministerio de Asuntos Exteriores se solicitó a las autoridades letonas información sobre las condiciones en que se había autorizado la partida del *Prestige* desde el puerto letón. El 14 de noviembre se solicitó a las autoridades de Bahamas, ya que el buque tenía pabellón de ese país, información sobre la propiedad del mismo. El resultado fue el conocimiento de la propietaria de la compañía, que tenía su sede social en Liberia, Monrovia y su centro de gestión en Atenas, se conoció quién era la compañía gestora, la aseguradora y la agencia de clasificación. Nuestro embajador en Londres se dirigió el 14 de noviembre al secretario general de la Organización Marítima Internacional y al director del Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, FIDAC, para informarles del siniestro a todos los efectos. Ambas organizaciones, como es sabido, tienen su sede en Londres.

Paralelamente se procedió a verificar, con el centro administrativo de asuntos marítimos de Saint Malo, los datos relativos a las inspecciones realizadas en el *Prestige*. Se confirmó que la última inspección fue realizada en Rotterdam el 1 de septiembre de 1999 y en este registro consta también que el *Prestige* fondeó en Gibraltar el 13 de junio de 2002, sin que el barco hubiera sido inspeccionado. Estas iniciativas sirvieron para ir encajando las piezas del esquema jurídico al que me he referido hace un momento. Pero junto a ello, y desde el plano de la lucha contra los efectos del vertido, quisiera mencionar que han sido muchas las ofertas de apoyo logístico y personal que se han producido como antes tuve ocasión de exponer.

Centrándome en el plano comunitario, en el área de protección civil se activó desde el primer momento el mecanismo comunitario para facilitar la cooperación reforzada en las intervenciones y ayudas en este ámbito. La Comisión Europea informó de la evolución de la situación del petrolero y sirvió de enlace para la transmisión de ofertas de colaboración. Todo ello se ha traducido en la importante aportación de buques y otros medios que antes tuve ocasión de exponer. Por otro lado, este asunto se tratará en el Consejo de Ministros de Medio Ambiente a celebrar los días 9 y 10 de diciembre, como ustedes conocen, donde se evaluarán las consecuencias medioambientales. En este Consejo también se debatirá para su eventual adopción un proyecto de conclusiones en relación con el incidente del *Prestige*. Además, en el ámbito de las medidas en el sector pesquero, responsables del ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ya están analizando con funcionarios de la Comisión Europea los efectos del accidente sobre las zonas de pesca, ayudas a los armadores y pescadores y compensaciones por el material

deteriorado. En lo que se refiere a la Comisión Europea, quiero subrayar aquí el enorme interés y atención que esta institución está mostrando hacia el accidente del *Prestige*. En este sentido me gustaría recordar a sus señorías que la vicepresidenta de la Comisión y comisaria de Transportes y Energía, señora De Palacio, viajó a Galicia el viernes 22 de noviembre para conocer de primera mano los diferentes aspectos de la situación. Además, la Comisión Europea ha enviado una misión encabezada por el director general adjunto de Transportes para determinar las actuaciones de apoyo que puede llevar a cabo la Unión Europea. Más adelante me referiré a la comunicación de la Comisión sobre el incremento de la seguridad marítima que fue aprobada por ésta en Bruselas anteayer, día 3. Quiero poner de relieve también que el uso de los instrumentos financieros comunitarios existentes puede contribuir a la reparación de daños y perjuicios causados por este accidente. Aunque por el momento no se han adoptado todavía decisiones sobre la disposición y cuantía de los fondos, las posibilidades serían, en primer lugar, la utilización de fondos estructurales; los ya adjudicados a España se pueden reasignar con finalidad medioambiental. También existe la posibilidad de aprobar ayudas dentro del Reglamento de aplicación de los fondos estructurales para la pesca en las regiones Objetivo 1, y en otras regiones de España, llamados IFOP. El ministro de Agricultura ha tenido ocasión de referirse a este asunto en Bruselas en el Consejo de Pesca celebrado el pasado 28 de noviembre. **(Rumores.)** En concreto, el ministro de Agricultura en su intervención sobre este asunto ante dicho Consejo hizo una clara referencia a la reprogramación de los fondos IFOP y además solicitó al Consejo que se estudiara la posibilidad de flexibilizar el actual Reglamento 2792/99, por el que se definen las modalidades y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca y ello en los siguientes ámbitos: eliminar el tope del 4 por ciento que figura en el artículo 16 de este reglamento relativo al límite de concesión de ayudas por paralización temporal; incluir ayudas a los mariscadores y perceberos perjudicados; abrir la posibilidad para financiar los daños producidos en las instalaciones acuícolas y bateas, así como la sustitución de las artes y otros materiales afectados; financiar operaciones y medios de limpieza en las zonas dedicadas al marisqueo. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, les ruego silencio para que la exposición pueda hacerse sin tener que levantar la voz.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, señor presidente.

Es un tema muy importante **(Rumores)** porque estamos hablando de importantes fondos comunitarios. **(Una señora diputada: ¡Ya está bien!)** Ya sé que a algunos de ustedes no les importa nada, pero créanme que objetivamente es muy importante. **(Rumores.— Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continúe, señor vicepresidente. **(Continúan los rumores.)**

Les ruego guarden silencio.

Señor vicepresidente, continúe, por favor.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias.

Por su parte, el comisario Fischler en el mismo Consejo de Pesca mostró su apoyo a los marineros y mariscadores afectados expresando su disponibilidad para buscar fórmulas paliativas al problema. En un plano más concreto, el comisario Fischler contestó inmediatamente en la reunión que era posible llevar a cabo la reprogramación de los fondos IFOP a nivel nacional. Añadió que él estaba dispuesto a flexibilizar el tope del 4 por ciento fijado en el Reglamento sobre la medida de paralización temporal, mostró su disposición a incluir a los mariscadores como población afectada y susceptible de acogerse a esta medida de apoyo, y por último aceptó poder flexibilizar el actual reglamento para incluir como medidas subvencionables las relativas a los gastos de reposición e inversiones en acuicultura y marisqueo. Por eso digo que este tema, señoras y señores diputados, señoras y señores senadores, es muy importante. **(Una señora diputada: Muy importante.)**

Siguiendo en el ámbito de los fondos estructurales, puedo informar a sus señorías que a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el FEDER, se pueden financiar actuaciones que nos afectan también relativas a la limpieza y a la regeneración del medio físico, es decir las costas. La solicitud para la financiación de actuaciones se presentaría al comité de seguimiento del programa operativo de Galicia en el marco de la Unión Europea para plantear a dicho comité una modificación del complemento de este programa operativo. Ésta se presentaría en un capítulo concreto del programa operativo que es el de medio ambiente, entorno natural y recursos hídricos.

El procedimiento para hacer la solicitud es el que todos ustedes ya conocen, y no voy a ser más extenso. **(Varios señores diputados: ¡Cuéntenos, cuéntenos!)** Tienen la obligación de conocerlo. **(Un señor diputado: ¡Que frivolidad!)**

En cuanto al Fondo de Cohesión, en otras ocasiones se han aprobado ocasionalmente proyectos de regeneración de costas financiados a su cargo.

De esta manera se podría someter nuevos proyectos en este marco. Ya se ha entrado en contacto con los responsables de la Comisión Europea en este ámbito, y ésta, considerando las especiales circunstancias de la medida, ya ha manifestado que aceptaría la financiación de proyectos de regeneración de costas gallegas. Estos proyectos se podrían remitir a Bruselas antes de finalizar el año y se podrían aprobar en un plazo de dos meses. Cabe recordar que el montante del Fondo de Cohesión asignado a España para el período 2000-2006 asciende a 6.200 millones de euros, más de un billón de pesetas y no se debe olvidar que este fondo se aplica a proyectos medioambientales y también a infraestructuras viarias.

Finalmente, mencionaré, éste es un asunto ciertamente más complejo y más difícil, el fondo de solidaridad, cuya eventual aplicación a este caso está en fase de estudio. El fondo se ha aprobado hace muy pocos días, como ustedes conocen, el 11 de noviembre, a raíz del debate que se produjo tras las inundaciones en el sur de Alemania, República Checa, Austria y otros países de Centroeuropa. Su objetivo es la indemnización por catástrofes naturales extraordinarias a escala estatal, sin embargo se prevé que el fondo atienda también situaciones regionales donde la catástrofe haya tenido principalmente un origen natural. Cubriría este fondo únicamente una parte de los fondos públicos destinados a la limpieza medioambiental.

No obstante, y ya en otro orden de cosas, antes he señalado que las iniciativas del Gobierno no se han detenido en una línea meramente reactiva al efecto de paliar las graves consecuencias del siniestro; todo lo que he explicado persigue y tiene como objetivo básico paliar las consecuencias del siniestro, es decir un tema muy importante, pero además hemos multiplicado las gestiones para que se adopten medidas que impidan una repetición en el futuro de un incidente de esta magnitud, es decir aparte de tomar medidas para obviar los graves problemas que se han generado con el accidente, vamos a intentar que se adopten medidas a nivel comunitario para evitar que en el futuro sea mucho más difícil que se produzca una situación de estas características. En este terreno puedo manifestar que España ha llevado a cabo una intensa labor diplomática en los últimos días en el seno de la Unión Europea, para defender la adopción de medidas inmediatas y eficaces en la esfera preventiva.

En este sentido me gustaría, en primer lugar, citar la carta dirigida el 20 de noviembre, muy pocos días después del accidente, por el presidente del Gobierno al presidente de la Comisión Europea, señor Prodi, y al presidente del Consejo Europeo, el primer ministro danés, señor Rasmussen. En ella el presidente Aznar, constatando la tardanza en la puesta en práctica de las medidas europeas conocidas como paquete Erika I y paquete Erika II, ha propuesto una serie de medidas para ser tratadas en el próximo Consejo Europeo de

Copenhague y entre las que cabría destacar las siguientes: la puesta en marcha inmediata de la Agencia de seguridad marítima cuyo consejo de administración se constituyó y se reunió ayer mismo día 4 en Bruselas, por cierto, el establecimiento de un fondo europeo de indemnización de daños con coberturas de cuantía suficiente y mecanismos de pago muy ágiles, tema importante, la revisión del calendario de introducción de las normas que obligan a la construcción de buques con doble casco y que en el momento presente se prevé para el año 2015; la mejora de la inspección de buques, así por ejemplo la reducción del plazo a seis meses, en lugar de a doce, en la obligación de realizar inspecciones ampliadas a los buques de mayor riesgo, o la obligación de notificar las deficiencias pendientes de rectificar en un plazo no inferior a cuarenta y ocho horas, antes de la llegada de un buque a puerto, por parte de los capitanes de buques que hayan tenido deficiencias en inspecciones anteriores.

Asimismo, el fortalecimiento de los mecanismos de control del tráfico marítimo en las costas de los Estados miembros mediante el establecimiento de una distancia preventiva amplia y suficiente para buques de pabellón de terceros países que aun sin recalcar en puertos comunitarios naveguen a lo largo de la costa de países de la Unión Europea y hayan sido objeto de denuncias de irregularidades contrastadas. También mediante la elaboración de planes para acoger buques en peligro en aguas de jurisdicción de los Estados miembros y el establecimiento a lo largo de la costa de zonas de refugio predeterminadas que permitan atender emergencias sin riesgo para las costas y sus habitantes. Otro tema importante, la adopción de las medidas necesarias para supresión en la Unión Europea de territorios en los que no se ejercen los controles establecidos, tolerándose el incumplimiento de las normas mínimas de seguridad. Finalmente, propuestas para controlar, y en su caso limitar, el tráfico de mercancías peligrosas en el marco del derecho marítimo internacional.

En la carta que el presidente Aznar envía al primer ministro Rasmussen sobre este asunto, aquél le solicita que esto se debata en el Consejo Europeo. Además, España ha querido aprovechar los contactos bilaterales para promover este conjunto de medidas en el seno de la Unión. Así, en la reciente cumbre hispano-francesa se hizo público un comunicado conjunto de ambos países por el que acuerdan impulsar conjuntamente un amplio paquete de medidas, tanto en el seno de la Unión Europea, como en la Organización Marítima Internacional u otros foros internacionales. Estas medidas coinciden esencialmente con las que acabo de mencionar. Así, acelerar la introducción de la exigencia de buques de doble casco para los que enarbolan pabellón o recalcan en un puerto de un Estado miembro de la Unión; centrar las inspecciones a desarrollar a buques que transporten productos nocivos o peligrosos; fortalecer los mecanismos de control de tráfico marítimo a

lo largo de las costas de los Estados miembros de la Unión; elaborar propuestas en el ámbito del derecho marítimo internacional que permitan a los Estados miembros, como Estados ribereños, controlar de forma no discriminatoria, y en su caso limitar el tráfico de buques que transporten mercancías peligrosas dentro de las 200 millas, y proponer la puesta en marcha, en un plazo de seis meses, de un fondo comunitario de indemnización a las víctimas de contaminación marina y de eliminación de desechos contaminantes, por un importe significativo y suficiente, además de prever mecanismos de pago muy ágiles.

Aunque lo he dejado para el final, me gustaría poner el acento en la siguiente medida acordada ya entre los dos países, esta es el establecimiento de un control firme en sus zonas económicas exclusivas de todos los barcos con una antigüedad superior a 15 metros, (**Rumores.**) monocasco, que transporten fuel y alquitranes y que supongan un riesgo para la protección del medio ambiente marino. Para ello, añade la declaración del día 26 de noviembre que España y Francia establecerán con carácter inmediato un sistema de información detallada, a la entrada de sus zonas económicas exclusivas, para permitir en caso de duda un control exhaustivo del buque en el mar, cuyo resultado podría suponer la obligación de abandonar la zona. Además, España y Francia solicitarán a la Unión Europea que estudie las condiciones para la generalización de esta medida.

Como conocen sus señorías ya se ha tenido ocasión de aplicar esta medida con la expulsión de aguas territoriales española, la noche del pasado día 30, del buque maltés *Moskowsky*, que no cumplía las condiciones acordadas. Además anteayer, día 3, la marina francesa procedió a la expulsión de un buque petrolero *Elanios Titán* de bandera maltesa, monocasco con más de quince años de antigüedad, de la zona económica exclusiva francesa. También anteayer, día 3, la marina francesa y la Armada española impidieron el paso de forma coordinada por la zona económica exclusiva de ambos países de un monocasco de más de quince años de bandera maltesa.

Las autoridades de Portugal, por su parte, ya manifestaron la semana pasada que están de acuerdo con este comunicado conjunto hispano-francés en lo que se refiere a las medidas de seguridad marítima propuestas. Italia también se ha sumado, el día 28 de noviembre en el marco de la cumbre hispano-italiana, al plan impulsado por España y Francia para controlar a los buques que transporten productos nocivos y peligrosos.

El presidente Aznar ha tenido, además, ocasión de reiterar recientemente y de forma personal la posición española al presidente de la Comisión, señor Prodi y al presidente del Consejo Europeo, señor Rasmussen. Recibió al presidente Prodi el domingo 24 de noviembre en Madrid, e hizo lo propio con su homólogo danés el pasado lunes día 3, que acogió positivamente las pro-

puestas españolas y manifestó el interés de la presidencia danesa para que estos asuntos se debatieran en los consejos sectoriales de la Unión Europea y para que se traten en el Consejo Europeo de Copenhague que se celebrará la próxima semana, tal y cómo había solicitado el presidente Aznar en su carta.

Creo, señoras y señores diputados, señoras y señores senadores, que podemos congratularnos de que los pronunciamientos y actuaciones de todas las instituciones comunitarias se orienten en esta misma línea de profundizar en las medidas que acrecientan la seguridad marítima. Así, el Parlamento Europeo debatió y aprobó el pasado 21 de noviembre una resolución sobre el accidente del petrolero en la que se solicita, entre otras cosas, la aceleración de las medidas aprobadas para reforzar la seguridad marítima y la indemnización a los damnificados. Por su parte la Comisión, junto a la creación de un grupo de trabajo interservicios de seguimiento del asunto, anunció el pasado 26 de noviembre que estaba preparando una comunicación al Parlamento Europeo y al Consejo que recogería una serie de posibles medidas a adoptar. Esta comunicación ha sido aprobada el pasado martes, 3 de diciembre, por el Colegio de comisarios. En ella se recoge la aplicación acelerada de medidas incluidas en los paquetes Erika I y Erika II, así como una serie de solicitudes dirigidas a los estados miembros tras el accidente del buque *Prestige* relativas al reclutamiento de un número suficiente de inspectores del puerto para el control de barcos por parte del Estado, a la existencia de un número suficiente de inspecciones en todos los puertos y lugares de atraque de la Unión y a la mejora de la protección de las víctimas por incidentes causados por la contaminación. Además, en esta comunicación que consideramos muy positiva, la Comisión propone una serie de iniciativas complementarias que paso a enumerar brevemente a sus señorías. Son las siguientes. En primer lugar, medidas específicas para el transporte de petróleo pesados y fueles, pidiendo la prohibición de su transporte en buques de un solo casco; en segundo lugar, responsabilidad y compensaciones; en tercer lugar, sanciones penales; en cuarto lugar, la puesta en marcha de un sistema comunitario para reconocer los certificados de competencia de los marinos que han sido expedidos en un país no comunitario; en quinto lugar otorgar una mayor consideración a los informes de los pilotos de los barcos; y en sexto lugar, una mayor protección de las aguas de la Unión Europea, que consistiría en estudiar de qué manera se pueden adoptar medidas para proteger las aguas de la Unión Europea, incluyendo las aguas territoriales y la zona económica exclusiva para protegerlas de barcos que representan una amenaza para el medio marino. Por último, la Comisión propone en la parte final de su comunicación que se alejen de las principales vías de navegación marítima aquellos barcos que representan un peligro, que se establezca un procedimiento de auditoría a los Estados de abandera-

miento a través de la organización marítima internacional y que se debata con las compañías petroleras la posibilidad de llevar a un código de buena conducta del transporte marítimo de hidrocarburos, incluyendo un compromiso con el sector industrial de la Unión para no utilizar buques muy viejos, para no efectuar transportes de petróleo de alta densidad mediante cargueros, para intercambiar información y por último para estudiar la posibilidad de llegar a una posición equilibrada entre el flete de petroleros gigantes para aprovisionar a otros más pequeños de la Unión y el desarrollo de una red transeuropea de oleoductos que enlacen los países de la Unión Europea con los países productores vecinos.

Permítanme, sus señorías, que les recuerde que hoy y mañana se reúne en Bruselas el Consejo de Transportes. En él está previsto que, a petición española, se debatan unas importantes conclusiones sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación en la Unión Europea. Este Consejo es una excelente ocasión para que se pueda avanzar hacia una mayor seguridad en los transportes de sustancias peligrosas por vía marítima en la Unión Europea. En él se están analizando medidas precisas para incrementar la seguridad marítima. Les recuerdo que además de este Consejo, por iniciativa española, se ocupará también el Consejo Europeo de Copenhague, que tendrá lugar los próximos días 12 y 13 del presente mes. Como ustedes saben, en una Comisión de esta Cámara (no sé si será en la de Infraestructuras o en esta de la Unión Europea) comparecerá el próximo martes día 10 el ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, quien podrá explicarles con todo detalle el resultado de este Consejo. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías, guarden silencio.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): He dicho algo tan razonable como que el señor Álvarez-Cascos explicará los resultados de un consejo de transportes que se está celebrando hoy y que termina mañana. Parece razonable. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continúe, señor ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, señor presidente.

Permítanme que vuelva sobre las cuestiones que están encima de la mesa del Consejo de Transportes a que acabo de hacer referencia. Son varios los compromisos en estudio y me gustaría destacar los siguientes: que los petróleos más pesados, como el fuel-oil, sólo deben transportarse en petroleros de doble casco. Que los Estados miembros se comprometerán a no aceptar

en sus puertos, terminales o zonas de fondeo petroleros de casco único que transporte los tipos de petróleo más pesados. Que se fortalezcan los mecanismos de control del tráfico marítimo frente a las costas de los Estados miembros de la Unión mediante el establecimiento, si procede y de conformidad con el derecho internacional, de una zona preventiva para los buques en los que se hayan comprobado irregularidades manifiestas. Además, en estas conclusiones se insta a los Estados miembros, entre otras cosas, a que establezcan lo antes posible, y como muy tarde el 1 de julio de 2003, planes para determinar lugares de refugio de buques que estén en peligro, tal como dispone la Directiva 2002/59, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, a que celebren acuerdos con sus respectivas industrias para garantizar un transporte marítimo de calidad y para que los buques más antiguos de casco único no sigan transportando los tipos más pesados de petróleo. Como pueden sus señorías comprobar, en el seno de la Unión Europea ya se está actuando y en esta actividad el Gobierno español y su presidente han desempeñado un destacado papel de impulso. Confío en que todas las iniciativas planteadas puedan pronto dar sus frutos. En este sentido, confío en que las conclusiones del Consejo de Transportes y del Consejo Europeo de Copenhague supongan un salto cualitativo en la actividad preventiva, asunto capital en este tipo de sucesos dentro del ámbito comunitario.

Por otro lado, me gustaría también hacer alusión a las propuestas planteadas por la delegación española el 25 de noviembre con ocasión de la sesión inaugural del 89 Consejo de la Organización Marítima Internacional que, como sus señorías saben, es una agencia especializada de Naciones Unidas encargada de asuntos marítimos, entre cuyas competencias destaca la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina causada por los buques. Las medidas que hemos planteado en el seno de la Organización Marítima Internacional están en plena consonancia con las que hemos planteado en los distintos organismos internacionales ante la Comisión y las que planteamos ante los distintos consejos europeos. Quiero señalar que el secretario general de la Organización Marítima Internacional, a instancias de las autoridades españolas, intervino personalmente antes de ayer, día 3 de diciembre, en el Comité de Seguridad Marítima de esta organización para señalar su comprensión respecto a las propuestas españolas presentadas una semana antes, cuyo objetivo es conseguir el reforzamiento de las normas internacionales en vigor en materia de seguridad en la navegación marítima. Estas propuestas van en la línea de lo que propone la Comisión Europea y de los acuerdos que España está alcanzando últimamente con sus socios. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ruego silencio.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): El problema de la prevención y de la seguridad en el tráfico marítimo es el más importante de cara al futuro, señoras y señores diputados, y la solución, sin perjuicio de los esfuerzos nacionales, se encuentra fundamentalmente en el marco europeo y en el ámbito internacional en su conjunto. Por eso hemos hecho algo que es obligado —no sé si esto le importa a todo el mundo, pero créanme que esto es lo más importante de cara al futuro—, que es la prevención en el área europea y en el área internacional. Por eso dedico una parte muy importante de mi exposición a tratar este asunto, porque este es el tema importante de verdad.

En definitiva, señoras y señores diputados, voy a hacer un breve balance de lo que he querido transmitirles en esta intervención. Por una parte, he querido hablar de lo que ha hecho el Gobierno en la gestión de toda esta crisis y he querido hablar fundamentalmente del futuro, que sin duda alguna es el tema más importante. He explicado lo que se ha hecho en los momentos inmediatamente posteriores a que se produjera la catástrofe, un tema sobre el que se ha interesado mucho la opinión pública y sobre el que es evidente que ya no es posible volver a atrás, pero me parecía oportuno que las señoras y señores diputados y senadores pudieran opinar sobre este asunto. He manifestado cuáles han sido las decisiones organizativas que hemos adoptado, así como las actuaciones que desde el punto de vista operativo hemos llevado a término. He señalado que nuestra principal prioridad fue atender a las personas directamente afectadas, ya que —probablemente tenga ocasión de referirme a esto con más detalle en la réplica— yo viví personalmente el tema del *Mar Egeo* y sé lo que sucedió. He explicado lo que hemos hecho en el mar y he intentado transmitir a todos ustedes la dificultad de una operación de estas características, en la que los factores meteorológicos, evidentemente, son imprevisibles, puesto que los vientos cambian varias veces de dirección a lo largo del día y ello impide la actuación de los barcos en relación con la limpieza de las costas, así como la de los aviones a la hora de localizar las manchas de fuel y calcular a qué distancia se encuentran de la costa. También he intentado hacer un esfuerzo para explicar cuál ha sido nuestra actuación tanto desde el punto de vista organizativo como desde el punto de vista práctico en relación con las playas. Asimismo, he resumido, en la medida en que me ha sido posible —créanme que no es fácil resumir esto—, otra cuestión muy importante, como son las actuaciones legales, dentro de las cuales se encuentra el establecimiento de un adecuado cauce de comunicación con el fondo de hidrocarburos, que al final abonará una parte muy importante de las indemnizaciones, como es sabido. Y he realizado un balance de lo hecho en Europa y, sobre todo, de los planteamientos de futuro.

Señoras y señores diputados, señoras y señores senadores, he intentado resumir lo que es difícil resumir, puesto que son muchas cosas. He intentado hablar de pasado y de futuro y he presentado un plan de futuro y lo he hecho con el respeto debido a la Cámara, que será el que yo le tenga ahora a quien intervenga en nombre del resto de los grupos y les pediría a sus señorías —no es mucho pedir— que tengan el mismo respeto cuando yo intervenga. Creo que no es mucho pedir, señoras y señores diputados y senadores del Grupo Socialista. Yo se lo voy a tener a quien aquí intervenga. **(Aplausos.—El señor Estrella Pedrola: El orden lo establece el presidente.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor vicepresidente, por las cumplidas explicaciones que nos ha dado a lo largo de su exhaustiva intervención. A continuación, tal y como ha sido determinado, van a intervenir los grupos parlamentarios por el orden que ha sido acordado, con la salvedad de que los portavoces de los grupos Vasco y Mixto van a intercambiar entre ellos el orden de su intervención, de manera que el Grupo Mixto intervendrá en tercer lugar y a continuación el Vasco.

Así pues, no existiendo ningún inconveniente al respecto, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Rodríguez Zapatero.

El señor **RODRÍGUEZ ZAPATERO**: Señor Rajoy, quiero darle las gracias por esta comparecencia. En primer lugar, me gustaría expresar la solidaridad del Grupo Socialista con toda Galicia, con los gallegos y con las gallegas, y especialmente con la gente de la mar, con la gente de la costa gallega, que ha sufrido esta catástrofe, que la vive y que además está dando con su actitud un ejemplo de civismo, igual que los voluntarios y que mucha otra gente.

Su actitud está siendo un ejemplo —igual que lo ha sido la gestión de la crisis por su Gobierno, señor Rajoy— sencillamente lamentable. **(Un señor diputado: ¡Muy bien! Aplausos.)** Ha realizado una intervención larga —y seguramente ha sido una ausencia—, pero considero que hay que poner un poco más de énfasis en lo que ha sido la actitud y el gesto de los voluntarios y de tanta gente que está hoy, en estos momentos, colaborando para paliar la catástrofe ecológica y económica que se ha vivido y que se vive en Galicia. Somos conscientes de que en los últimos días hemos visto imágenes que han impactado seriamente a la opinión pública, imágenes del alcance de la catástrofe, imágenes de la lucha titánica de la gente del mar por intentar evitar que sus costas y que sus rías fueran devastadas por el fuel y por la marea negra, que es lo que lamentablemente tenemos en Galicia. Dentro de esas escenas creo que también ha habido algunas de fuerte tensión y, desde aquí, quiero reprobar los intentos de agresión a un miembro de su partido, presidente

de la Diputación de La Coruña, y alcalde de Ribeira y hacer un llamamiento para que, a pesar del mucho trabajo y de la mucha angustia que pueda existir, todo el mundo mantenga la actitud que ha mantenido la inmensa mayoría, porque ninguna actitud y ninguna situación puede justificar ese intento de agresión.

Señor Rajoy, para un país es malo estar en una situación de desgobierno y para la democracia es muy malo que la oposición no ejerza sus obligaciones constitucionales. Por ello, hoy, en esta sesión y ante un tema de gran importancia, considero que tanto el Gobierno como la oposición deben de dar un ejemplo de responsabilidad y de esperanza. Ese ejemplo no puede consistir en anular las funciones democráticas que los ciudadanos nos han encomendado a unos y a otros, porque a ustedes les han encomendado gestionar los problemas de este país y, desde luego, reaccionar ante una crisis fruto de un grave accidente, y al Grupo Parlamentario Socialista y a otros grupos nos han encomendado controlar la acción del Gobierno. Si el Gobierno hubiera cumplido con sus obligaciones y hubiera tenido una gestión diligente y competente, sin duda, estaría deseoso de comparecer ante la sede de la soberanía popular, que es esta Cámara. Sin duda, también estaría deseoso de someterse al escrutinio público (**Un señor diputado: ¿Qué está haciendo? ¡Está ahí!**) que supone el control parlamentario, a la Cámara de la verdad, a la Cámara de la reflexión y del debate democrático que es el Parlamento de la Nación. Señor Rajoy, tengo que decirle que esa no ha sido su actitud en toda esta crisis.

Ustedes comparecen aquí tarde, porque hace veintidós días que empezó el accidente del *Prestige* y la catástrofe consiguiente. Es la primera vez que comparece el Gobierno, a iniciativa propia, después de veintidós días y, según el presidente del Gobierno, estamos ante una terrible catástrofe y, evidentemente, ante una catástrofe ecológica, económica y social de las más importantes que ha sufrido este país. Son veintidós días, señor Rajoy, y además se comparece en la Comisión Mixta para la Unión Europea, lo cual tiene un cierto toque de surrealismo, que es lo que se desprende de que haya tenido que hacer una intervención tan larga, para abordar tantos temas, porque para informar de lo que ha pasado ante una grave catástrofe, de la crisis y de la gestión, hay que ir al Pleno del Congreso de los Diputados (**Una señora diputada: ¡Muy bien!—Aplausos.**), que es como se funciona en una democracia normal. Por cierto, no sólo había que haber ido antes, sino que a ese Pleno tenía que haber ido el presidente del Gobierno, igual que, al menos, tenía que haber estado hoy aquí, igual que tenía que haber estado en Galicia, donde tenía que haber transmitido una sensación de apoyo y de conocimiento de la realidad. Pero ante una catástrofe de esta envergadura, ni está hoy aquí ni ha estado al frente del gabinete de crisis ni ha estado en Galicia. No es un buen ejemplo, en mi opinión, de cómo hay que ejercer la función de presidente del Gobierno de Espa-

ña. La pregunta que hay que hacerse es ¿cuál ha sido su actitud en esta crisis? Fíjese que la gestión la he calificado de lamentable —ahora entraré a analizar por qué en mi opinión—, pero su actitud también tiene importancia. Hoy ha dejado caer aquí nuevamente los ejemplos de esa actitud.

Cuando la oposición, todos los grupos, pero no sólo la oposición política, sino también los medios de comunicación, los afectados, asociaciones ecologistas, la opinión pública de este país ha estado durante estos veintidós días haciendo preguntas, planteándose interrogantes, la reacción del Gobierno ha sido normalmente el ataque y someter nuestras posiciones y nuestro legítimo control a juicios de intenciones. Todavía esta mañana ha vuelto a hacerlo desde la mesa de la Portavocía del Gobierno en el Palacio de La Moncloa. Ante la denuncia generalizada de falta de información, su actitud ha sido en muchas ocasiones mirar para otro lado, señor Rajoy. Hay un relato de manifestaciones de miembros de su Gobierno que son absolutamente elocuentes, y a las que también me voy a referir. Lanzaron el barco que había tenido un grave accidente no se sabe a dónde ni por qué. A partir de ahí empezó una marea negra. Ya sé que no le gusta pronunciar esta frase, que sigue hablando de manchas; hay una marea negra, señor Rajoy. ¿No ve que lo mejor para abordar las situaciones difíciles y para lograr el entendimiento de los ciudadanos o con los ciudadanos y en esta Cámara es hablar claro y decir la verdad, se haya acertado o se haya equivocado? Hay marea negra. ¿Por qué se niegan a reconocerlo? ¿Por qué desde el primer momento han intentado ocultar u obviar esas palabras? Esto me recuerda al día de la huelga general; me recuerda eso. Parece que estamos en la misma situación. No había huelga general, días y días diciendo que no había huelga general y ya conoce muy bien las consecuencias de lo que pasaba en la realidad. Aquí ha habido una gran marea negra, lamentablemente, y el Gobierno, desde el primer momento, ha querido negarlo. Y como negaron la catástrofe, negaron el alcance de la misma y las consecuencias del accidente del buque *Prestige*, lo que ha pasado posteriormente tiene coherencia desde esa perspectiva. Tiene coherencia porque si uno cree que no hay marea negra, si uno cree que la situación está controlada en los primeros días, es normal que no ponga medios, es normal que no movilice a un país para defenderse contra la marea negra y no deje solos a los marineros, a los pescadores con sus barcos y con sus medios. Es normal. ¿Y sabe por qué les pasa eso? Porque en vez de elaborar un plan de acción desde el primer momento, a pesar de esas medidas administrativas que aquí ha realizado, elaboraron un plan de comunicación, que es lo que hacen siempre; de comunicación y propaganda: quitaron la marea de la televisión, de la pública, y así creían que no había marea. (**Aplausos.**) Y había marea negra, señor Rajoy; había marea negra dramática de fuel; ha habido marea de mala gestión; ha

habido marea de falta de información por su Gobierno, ha habido marea de ausencia de previsión y la marea ha acabado siendo de indignación de mucha gente en este país por escuchar las cosas que se decían un día, otro día y que al día siguiente eran desmentidas por la realidad de lo que pasaba en el mar y en las costas de Galicia. Teníamos que acudir, como han acudido muchos medios de comunicación, a lo que decía Portugal o Francia sobre el desarrollo de los acontecimientos.

Usted ha narrado la primera decisión, el primer momento en que el Gobierno tiene que intervenir, que es cuando se conoce que hay ese grave accidente en el buque *Prestige*, como consecuencia de una grieta que empieza a derramar fuel. Por lo que he podido entender de su intervención, señor Rajoy, usted ha venido aquí a afirmar que tomaron la decisión que tomaron: alejar el buque como pudieran, con rumbo desconocido, sin evaluar las consecuencias de ese rumbo y, seguramente, sin un informe técnico por escrito que hoy pueda exhibir aquí. Un gobierno, cuando afronta una crisis de esta naturaleza, tendría que hacer al menos dos cosas: en primer lugar, tendría que tener un protocolo de actuación con todos los avales técnicos y científicos, una guía de lo que hay que hacer en el caso de un petrolero que tiene una grieta y derrama fuel cerca de las costas de nuestro país, y en segundo lugar, tenía que haber encargado urgentemente uno, dos o tres informes técnicos para sustentar esa decisión. **(Rumores.)** Fíjese, señor Rajoy, lo que le voy a decir: decisión difícil y complicada; pero las decisiones son del Gobierno, y —uno— usted la tomó por supuesto sin compartirla con nadie, sin intentarlo siquiera, y —dos— los resultados de la decisión no pueden ser valorados favorablemente. Los resultados han sido muy negativos, se ha producido una gran catástrofe y al menos, señor Rajoy, tenía que haber dicho eso hoy aquí. Le subrayo: decisión difícil; seguramente se tomó apresuradamente, seguramente se tomó intentando sacar el buque de las costas, sin evaluar seriamente las consecuencias y sin un respaldo de informes técnicos, que —según he entendido— no hay, por que fueron sólo consultas verbales.

A partir de ahí, ¿qué es lo que sucede? Que empiezan a negar la evidencia. Esto es lo más preocupante, señor Rajoy, esto es lo que ha molestado a tanta gente, lo que ha preocupado a muchos ciudadanos y ciudadanas de este país que veían que pasaba lo contrario de lo que decía el Gobierno el día anterior. Fíjese, el día 14, el director general de la Marina Mercante dice que hay 3.000 toneladas vertidas; el día 14 también, el delegado de su Gobierno en Galicia dice que la mancha de fuel está prácticamente controlada por el servicio de vigilancia aduanera; el día 15, el presidente de la Xunta, don Manuel Fraga, asegura que ya ha pasado el peligro más grave y censura la absoluta falta de control de Gibraltar; el día 16, tres días después de la catástrofe, el ministro de Agricultura y Pesca de este país —que pasará también a los anales de la historia por esta

frase— dijo: afortunadamente la rápida intervención de las autoridades españolas, alejando el barco de las costas, hace que no temamos una catástrofe como ha sucedido en otras ocasiones, ni prevemos grandes problemas en las aguas españolas, ni para los recursos pesqueros. Esto, señor Rajoy, lo dijo el señor ministro de Agricultura el día 16, y a estas horas sigue en su cargo. El día 16 también, el presidente del Gobierno, el señor Aznar, dijo: se ha conseguido que el vertido suponga la menor amenaza posible para las costas gallegas. ¿Cuál era la mayor, señor Rajoy? **(Risas.)** ¿Cuál era la mayor, si está toda la costa gallega prácticamente afectada? El día 19, usted, señor Rajoy, defendió las decisiones adoptadas por el Ejecutivo en el caso del petrolero *Prestige* y dijo: aunque las consecuencias podían haber sido dramáticas, al final las cosas han salido razonablemente bien. El día 23, usted mismo, asumiendo ya el papel de dirigir el gabinete de crisis, dijo: las consecuencias del accidente no pueden llamarse marea negra. Así han estado instalados en evitar que se fuera conociendo el alcance de lo que había pasado, lo que condiciona absolutamente toda la evolución de lo que hemos vivido.

En segundo lugar, señor Rajoy, además de negar la evidencia desde el principio, más allá de esa decisión discutible, en este país tenemos una palmaria insuficiencia de medios para el salvamento marítimo. ¿Cuántos españoles se han preguntado estos días cómo es posible que sólo se vean barcos de limpieza de otros países y que nosotros tengamos uno, que es el más pequeño en cuanto a capacidad de limpiar el mar? ¿Cómo es posible que un país con nuestras costas y después de haber sufrido varias catástrofes de esta naturaleza no tenga a estas alturas un potente equipo de barcos que puedan realizar esta función? ¿O cómo es posible que hayan disminuido los remolcadores importantes, potentes, que no tenemos en estos momentos? ¿Y cómo es posible, señor Rajoy, que en el año 1997, cuando hicieron su primer plan de salvamento marítimo, presumieran en esta Cámara, en la comisión correspondiente, de disminuir las inversiones en ese plan de 8.000 a 4.000 millones de pesetas? En esa comisión, cuando se presentó el plan, su primer plan de salvamento marítimo, ya el Grupo Socialista advirtió que era un plan insuficiente, que no se puede ahorrar dinero en salvamento marítimo, como no se puede ahorrar en seguridad en un país. Y su obsesión por menos Estado, su obsesión por menos Gobierno, su obsesión por menos público, debilita a la inmensa mayoría de la ciudadanía, para la garantía de la seguridad colectiva en muchos ámbitos. **(Aplausos.)**

Hemos visto, señor Rajoy, lo han visto todos los españoles y todas las españolas, insuficiencia de barreras, que hemos tenido que traer de otros países, que las han tenido que hacer la gente, las familias de los marineros en los pueblos de la costa de Galicia. Hemos visto que no había contenedores estos días, que no

había material, que la gente, los marineros, estaban en los barcos luchando con sus medios, que ellos eran —como ayer leía que decía alguien— los únicos soldados, prácticamente, que estaban luchando contra la marea negra y contra el fuel. Yo estoy convencido de que hay mucha gente que se ha sentido mal en este país al ver esas imágenes, y no ver que hubiéramos sido capaces, que el Gobierno hubiera sido capaz, de movilizar todos los recursos, de tenerlos previstos para luchar en las entradas de las Rías Bajas, después de muchos días en que la amenaza corría, que en cualquier momento podía llegar la marea, y que siguen luchando al día de hoy, que siguen necesitando más medios y que siguen necesitando más movilización y más esfuerzos del Gobierno y de todos los poderes públicos.

Sea consciente, señor Rajoy, de que esto no es un problema que tenga una repercusión peor o mejor para un gobierno. No, el problema que a mí me preocupa es que esto tenga una repercusión negativa para lo público, en general, para todos y para todas las instituciones. Por eso es imprescindible que en este momento la oposición ejerza un control contundente y directo en lo que está pasando. La incapacidad de respuesta ha sido también lo que ha caracterizado esa falta inicial de valoración y de alcance de lo que venía a continuación; el intento de minimizar esa capacidad de respuesta ha sido evidente. No quiero reiterar lo que hemos visto con la llegada de la marea a las Rías Bajas. No quiero reiterar la soledad que siente todavía al día de hoy, esta tarde, mucha gente.

Todo el mundo se pregunta en España por qué no tenemos a nuestro ejército luchando en el mar y en la tierra con muchos más efectivos, contra el fuel y el mar negro, al lado de nuestros marineros y de nuestros pescadores; en buques, ayudando, con medios. Eso se lo viene preguntando mucha gente, señor Rajoy, y usted tiene que explicar hoy aquí por qué no han estado allí, por qué hasta hoy, veintidós días después, no ha empezado a haber una mínima movilización real de las Fuerzas Armadas de nuestro país.

Todo esto, señor Rajoy, todo esto, ha pasado y está pasando sin que hasta ahora hayamos escuchado una sola palabra de autocrítica, ni en estos veintidós días ni hoy; o de disculpa a la gente que se ha sentido sola y sin medios por lo que ha pasado. Le pido que haga hoy un ejercicio de rectificación aquí, señor Rajoy. Pida desde aquí disculpas por el abandono en que se han visto tantos gallegos durante estos días. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez Zapatero, tengo que rogarle que vaya usted concluyendo.

El señor **RODRÍGUEZ ZAPATERO**: Terminó ya, señor presidente.

Eso es lo que tiene que hacer un gobernante democrata y patriota, como creo que todo el mundo lo puede considerar a usted, y si usted hace hoy aquí la petición de disculpas, le aseguro que contará con la felicitación

de la oposición. Porque lo que no puede ser es que las cosas salgan mal, no se haga autocrítica, no se reconozca y encima se intente atacar a los demás, que no tienen responsabilidad en el desarrollo de los acontecimientos. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)** Por tanto, señor Rajoy, les pido que rectifiquen, que hagan un serio ejercicio de autocrítica, que cuenten con los grupos de la Cámara para afrontar el presente y el futuro inmediato, y así verá cómo su Gobierno puede empezar a recuperar algo de credibilidad en esta materia. ¿Sabe lo que estaba pensando cuando le escuchaba? Que cuando no se hacen las cosas bien, no se reconocen y no se informa, se corre un riesgo muy serio. El riesgo no es ya de que no le crean a su Gobierno, el riesgo es que a lo mejor ni siquiera le escuchan cuando habla. Eso le debería hacer reflexionar.

Por lo que se refiere a la situación y al futuro inmediato —un minuto, señor Borrell—, he de decirle que claro que vamos a respaldar todas las medidas de cara a la Unión Europea, y tenemos algunas más, pero ahora hay que hacer una actuación urgente para Galicia y para la situación que vive. Movilicen si es necesario hasta 10.000 efectivos de las Fuerzas Armadas de nuestro país para luchar contra el fuel y para limpiar y regenerar costas. Hagan un plan y que un comité científico evalúe las necesidades de la regeneración medioambiental. Pongan en marcha y discutamos ya, que tenemos presentada una proposición, un plan de solidaridad con Galicia. Consigamos —y lo tiene que conseguir sobre todo el presidente del Gobierno— el acceso a los fondos de solidaridad. Presente inmediatamente un nuevo plan de salvamento marítimo. Díganos en cuánto tiempo va a disponer España de buques que limpien fuel, díganos en cuánto tiempo va a disponer España de barcos que puedan remolcar con potencia. Tenemos que disponer de ellos ya, además no son tan caros. Esos son los compromisos directos e inmediatos que tiene que asumir el Gobierno.

Señor Rajoy, cuenta con nuestra cooperación, y la mejor forma de cooperar es estar dispuesto a contribuir a la claridad de las cosas, dispuesto a contribuir al debate. No tenga miedo a la libertad de lo que se discuta, no tenga miedo de reconocer que se han cometido errores, porque eso lo entiende la ciudadanía y lo apoya, y no tenga miedo a intentar sumar esfuerzos porque le puedo asegurar que si ese cambio de actitud se produce, si esa rectificación a fondo empieza hoy en su gestión, tendrá todo el apoyo del Partido Socialista, como ha hecho siempre y lo sabe usted muy bien **(Rumores.)**, pero si no hay cambio ni rectificación tendrá toda la crítica.

Muchas gracias, señor Borrell. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: El señor vicepresidente me comunica que desea contestar a los portavoces. Por tanto, interrumpimos el turno el turno de portavoces y damos la palabra al señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, señor presidente. Voy a contestar al señor Rodríguez Zapatero comenzando con una afirmación inicial que no va a ser tan dura como la que él me dedicó al principio.

He intentado exponer aquí con el mayor rigor posible lo que había sido la gestión del Gobierno a lo largo de todas estas fechas, he intentado exponer aquí con la mayor claridad posible lo que deberíamos hacer en el futuro y me he encontrado, señor Rodríguez Zapatero, con una serie de eslóganes, con un discurso absolutamente vacío, con ni una sola idea, ni sobre lo pasado ni mucho menos sobre lo futuro. (**Aplausos.—Protestas.**) En cualquier caso, con las dificultades que supone contestar a una intervención de estas características porque no hay ni una idea, trataré de responder sin duda con un colosal esfuerzo de imaginación y lo haré por respeto a esta Cámara y por respeto —aunque su actuación en torno a esta crisis hace que se lo esté a punto de perder— al señor Rodríguez Zapatero. (**Risas.—Protestas.**)

Usted ha comenzado diciendo que la gestión de la crisis era lamentable y que hay mucha gente que ha dado un ejemplo de civismo. Estoy de acuerdo en que existe mucha gente que ha dado un ejemplo de civismo: los mariscadores, los voluntarios y los trabajadores. El único que no ha dado un ejemplo de civismo sino todo lo contrario es el Partido Socialista Obrero Español (**Una señora diputada: ¡Fraga!**), que ha hecho el mayor esfuerzo del que ha sido capaz para intentar rentabilizar políticamente estos hechos. (**Varios señores diputados: ¡A cazar!—Rumores. Aplausos.—Un señor diputado: No estamos para cuentos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señores diputados y senadores, hagan el favor de permitir expresarse al señor vicepresidente. (**Rumores.**)

Les ruego guarden silencio, por favor.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, señor presidente.

Yo he pedido antes, y he actuado en consecuencia, respeto para la intervención del señor Zapatero y creo que también se debe un respeto para la que voy a hacer yo. (**Rumores.—Un señor diputado: Están provocando.**)

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego que guarden silencio, por favor.

Adelante, señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA**

Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO (Rajoy Brey): Señor Rodríguez Zapatero, los discursos de solidaridad con los mariscadores y con los pescadores, que aquí todo el mundo lo ha hecho bien y el único que lo ha hecho mal es el Gobierno está muy bien, pero una cosa es predicar y otra dar trigo. En este asunto me parece que tienen ustedes bastante poca autoridad moral para hablar de solidaridad con los pescadores. (**Protestas.**) Voy a explicar por qué, ya que además es un tema que yo he vivido muy directamente y se lo pueden preguntar ustedes a los presidentes de las cofradías de pescadores de Galicia.

En el año 1992 (**Un señor diputado: ¡Mar Egeo!**) —sí, es el *Mar Egeo*, que usted conoce y sabe lo que hicieron— se produjo el accidente del *Mar Egeo*. (**Una señora diputado: Hable de ahora.**) En el año 1996, cuatro años después, vinieron a verme los representantes de las cofradías de pescadores de La Coruña diciendo que durante esos cuatro años nadie les había atendido. Hasta tal punto es así que en los años 1997 y 1998 desde el Ministerio de las Administraciones Públicas tuve que promover dos reales decretos-leyes para que hubiera créditos por parte del Instituto de Crédito Oficial, el ICO, y la única garantía fue el cobro de la indemnización. (**Un señor diputado: ¡El Titanic!**) Nosotros comenzamos cuatro años después las gestiones con el Fondo de hidrocarburos con grandes esfuerzos y tratando de arreglar la oleada de desaguizados que se produjo por las autoridades del Gobierno de aquel momento. ¿Sabe de lo único que se preocupó el Gobierno? De la defensa procesal de su presunta falta de responsabilidad, a eso fue a lo que dedicó todas sus atenciones el Gobierno de la época. Nada para los mariscadores, nada para los pescadores, ni una acción legal y ni una decisión de futuro. (**Rumores.**) Decir ahora que usted se solidariza con los pescadores y con los mariscadores está muy bien, pero al final cuando hay que tomar decisiones, resolver los problemas y aprobar normas, usted no hace absolutamente nada. (**Un señor diputado: Es el Gobierno el que lo tiene que hacer.**) Por tanto, ese discurso está muy bien, pero estamos en un discurso que no se compadece con ninguna de las medidas adoptadas. (**Rumores.**) Hay que poner muy de relieve la diferencia de cómo se actuó por parte de su Gobierno y cómo actuamos nosotros. Si ustedes dicen que el Gobierno ha actuado tarde, yo me comparo con actuaciones similares que se produjeron en España. Creo que tengo bastante razón, porque no es justo que se me juzgue sin ver lo que se hizo antes. Nosotros hemos aprobado el real decreto-ley nueve días después del accidente. Cuando se produjo el acontecimiento del *Mar Egeo* ustedes tardaron cuarenta y cinco días y con el *Cason* venticinco días. Nosotros hemos constituido una comisión presidida por el vicepresidente primero; ustedes no constituyeron ninguna comisión cuando el *Mar Egeo* y ahora usted le pide por carta al presidente del Gobierno, que la presida.

(Aplausos.—Varios señores diputados y senadores: ¡Muy bien!) Nosotros promulgamos un plan conjunto de actuaciones cuando lo del *Prestige* y ustedes no establecieron ningún plan conjunto ni normas sucesivas y seis años después nosotros tuvimos que aprobar un real decreto-ley. **(Rumores.—Una señora diputada: ¡Eso no te vale!)**

El señor **PRESIDENTE**: Ruego que el debate no se traslade a los asistentes a la Comisión. Hagan el favor de escuchar al señor vicepresidente y mantener la compostura. **(Un señor senador: Llevamos tres horas escuchando tonterías.)** Señor senador, le ruego que mantenga también la compostura.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Nosotros hemos establecido reducción en las cuotas del IRPF y del IVA y ustedes no las contemplaron. Hemos establecido bonificaciones del cien por cien en las cuotas de la Seguridad Social para trabajadores por cuenta ajena en actividades del sector y para trabajadores autónomos dedicados a pesca, marisqueo o acuicultura y ustedes lo hicieron por tres meses para los del régimen especial del mar. **(La señora Marón Beltrán: Ellos se van de caza y nosotros no.)** En el régimen de suspensión de contratos y cobro por desempleo lo único que hicieron fue considerarlo de fuerza mayor y nosotros establecimos el cobro del desempleo sin limitación de cotización previa y no cómputo del tiempo para período máximo del cobro. **(La señora Marón Beltrán: ¡Y tú más!)** En las líneas de crédito ustedes establecieron un crédito de 100 millones de... nosotros un crédito de cien millones... **(Risas.—Rumores.)** Perdón, 100 millones de euros a un 0 por ciento y ustedes un crédito de 12 millones de euros al 8,5 por ciento. **(Un señor diputado: Entonces no había euros.)** Ustedes no establecieron ninguna ayuda directa para los pescadores y mariscadores y nosotros hemos establecido ayudas directas. Campañas de consumo no consta que hayan hecho ninguna. **(La señora Marón Beltrán: ¡Y tú más!)**

Señores diputados, no he entrado en estos temas en mi primera intervención, pero si el señor Zapatero ha pretendido afirmar como ha hecho que no se ha actuado con agilidad, le demuestro que con mucha más agilidad que en cualquier otro momento en cualquier situación similar que se ha producido en España.

Se ha hecho un segundo comentario. Hay una situación de tensión y usted se solidariza con el alcalde de Ribeira. Yo también me solidarizo con usted **(Risas.)**, que fue a una manifestación y fue agredido, y me solidarizo con una serie de ciudadanos cuya actitud es absolutamente irresponsable. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!—Otro señor diputado: Es lo único inteligente que ha dicho.)** Pero la gran pregunta que hay que hacer

aquí es, señor Zapatero, ¿qué cuota de responsabilidad tiene usted y su partido en la generación de la tensión que se ha producido a lo largo de los últimos días? **(Aplausos.—Un señor diputado: ¡Toda!)** Señor Zapatero, ¿cree que el portavoz del principal partido de la oposición, de la alternativa de Gobierno, puede adoptar ante este tipo de situaciones actitudes de esas características? **(La señora López i Chamosa: ¿Han preguntado si el capitán es del PSOE? Rumores.)** Señor Zapatero, esos son datos importantes. Estando en la oposición usted ha hecho una afirmación que no deja de tener su gracia, que el Gobierno tiene que gobernar y la oposición poco menos que hacer lo que estime oportuno y conveniente. No. **(Rumores.)** La oposición tiene unas responsabilidades ante el conjunto de los ciudadanos y en mi modesta opinión usted no ha dado la talla en este asunto. **(Risas.—Protestas.—Aplausos.—Un señor diputado: Esto es una vergüenza total.—Una señora diputada: Sólo falta que nos dé lecciones de democracia.—Un señor diputado: No da la talla en este asunto.—Otro señor diputado: ¡Y tú, sí!—Risas.)**

Vamos a pasar a la tercera de sus afirmaciones. La tercera de sus afirmaciones no hace referencia propiamente al fondo del asunto, pero sí hace referencia a nuestra actuación en el Parlamento. El presidente del Gobierno ya ha respondido a preguntas en el Parlamento en relación con este asunto. **(La señora López y Chamosa pronuncia palabras que no se perciben. Una señora diputada: ¡Estaría bueno!—Un señor diputado: Esto es un vodevil.—Otro señor diputado: No ha dado la talla.—Otro señor diputado: ¡Los hoolligans, fuera!)**

El señor **PRESIDENTE**: Diputada López, le ruego que guarde silencio; no está usted interviniendo en el debate.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Ya se han celebrado cuatro debates en el Parlamento sobre este asunto. Comparezco hoy aquí y en la próxima semana lo harán, como saben, el ministro de Fomento, la ministra de Asuntos Exteriores y el ministro de Medio Ambiente. Hace un discurso de esos que quedan bien, que formalmente están bien. Dice: hay que someterse al control parlamentario. Y me dice: usted tiene que someterse al control parlamentario. ¿Alguna vez me he negado, señor Zapatero, a someterme al control parlamentario? **(Varios señores diputados: ¡Uhhh! Un señor diputado: ¿Cuándo?)** Me someto al control parlamentario con una periodicidad conocida por todos los miembros de esta Cámara. Señor Zapatero, dicen aquí que sería bueno que no se hubiesen producido debates y que no se hubiera comparecido. ¿Saben ustedes cuántos debates se produjeron en el Congreso de los Diputados sobre el *Mar Egeo*? **(La señora Marón**

Beltrán: No se pidieron.) Sí, se pidieron dos solicitudes de comparecencia que nunca tuvieron lugar y una proposición no de ley que no se pudo debatir. Ya que habla del presidente Aznar —yo no he hablado de presidentes, ha sido usted— ¿cuántas veces compareció el presidente del Gobierno del Partido Socialista para hablar del *Mar Egeo* en el Congreso de los Diputados? **(Aplausos.—Una señora diputada: Llevan seis años gobernando.)**

Por tanto, señor Zapatero, seguimos en el mismo discurso. Una cosa es predicar y otra cosa es dar trigo. Usted dice: Vamos al Parlamento, vamos a seguir compareciendo. Pero es que este Gobierno ha comparecido y está compareciendo puntualmente en el Parlamento y ustedes no han comparecido nunca. El discurso suyo lo sucribo, igual que suscribo lo anterior, lo de la tensión, pero luego lo que le pediría es que el discurso vaya acompañado de una actuación en consecuencia, porque si no esto no deja de tener su gracia. **(Protestas.)**

El cuarto gran argumento, por llamarlo de alguna forma **(Risas.)**, es la actitud del Gobierno **(Varios señores diputados: Es lamentable.—Rumores.)** Ha recopilado una serie de declaraciones de algunos responsables del Gobierno sobre este asunto. Yo le voy a dar la explicación de lo que yo he hecho. Yo he intentado transmitir información a la opinión pública; he dado diez ruedas de prensa a lo largo de estos días y remitido a los medios de comunicación públicos cincuenta y cinco notas de prensa. La verdad —se lo he dicho al principio de mi intervención— es que he intentado ser equilibrado, he intentado decir lo que sabía, y lógicamente lo que no sabía no puedo decirlo. Creo que ahora tenemos un debate sobre el submarino. He asistido a toda suerte de debates sobre si se producía la solidificación del fuel o si, por contra, el fuel iba a salir a la superficie. Yo he dicho que los informes técnicos que tenía me decían que lo más probable era que se solidificara. Aun así he pedido un submarino a las autoridades francesas para que comprueben in situ qué es lo que va a ocurrir, porque yo no lo sé. **(Un señor diputado: El submarino amarillo.)** Todas las decisiones las hemos tomado con arreglo a criterios técnicos. En muchas ocasiones he dicho a la opinión pública que es difícilísimo determinar dónde están en este momento las principales manchas de fuel porque los vientos cambian de manera continuada. He intentado hacer un discurso equilibrado en relación con todo este asunto y he intentado mantener informada a la opinión pública. ¿Y sabe sobre todo lo que no he querido ser? Lo que no he querido ser es un vicepresidente del Gobierno que apareciese ante el conjunto de la sociedad generando alarma y tensión. **(Un señor diputado: ¡Cínico!)** Yo no quise hacer lo que se hizo con ocasión de otro de los grandes acontecimientos de que estamos hablando aquí, que fue el *Cason* y que dio lugar a cosas como ésta: la población de Fisterra, Concurbiión, Muxía y Cee huyó al incendiarse el *Cason* y producirse una nube tóxica,

según había anunciado el delegado del Gobierno. El delegado del Gobierno llegó a declarar en una rueda de prensa que la explosión del buque había provocado una nube tóxica. Minutos después convocó otra reunión con los periodistas para decir que la nube no es tóxica sino que es contaminante, y el pánico en Fisterra fue general. Mire usted los titulares de la época: varios centenares de habitantes se ubican en la zona; improvisación y ocultismo presidieron el comportamiento de las autoridades en el accidente; la marcha de los vecinos antes de las explosiones había dado a Fisterra un aspecto desolador; Laxe llamó a Felipe González para protestar por la falta de información. Después los bidones tóxicos del *Cason* fueron trasladados a Corcubiión y de Corcubiión por carretera a la planta Alúmina-Aluminio en A Mariña lucense. Al informar los medios de comunicación de esa decisión de las autoridades, la caravana que transportaba esos productos fue retenida en Guitiriz. Los vecinos por donde circulaban los camiones llegaron a cortar el tráfico y a protestar airadamente. Cuando los bidones llegaron a Alúmina-Aluminio, el comité de empresa, en señal de protesta, apagó los hornos de fundición y paralizó la producción. El coste de ese sabotaje le costó a la fábrica más de 20.000 millones de pesetas. **(Un señor diputado: ¡Que horror!)** El comité fue despedido en pleno después de pasar el asunto por los Tribunales de Justicia. El presidente de la Xunta, el de entonces, señor González Laxe, se trasladó a Fisterra y la frase fue para la historia, según los periódicos de la época: estad tranquilos que el presidente de la Xunta está tranquilo. **(Risas.)** El gobernador civil de A Coruña, el tristemente célebre Andrés Moreno Aguilar, abandonó su despacho y se fue a Fisterra, donde llegó a acarrear troncos —éste sí que es un voluntario **(Risas.)**—, el mismo gobernador civil que ha manifestado sus opiniones con ocasión de la situación que se ha producido aquí. **(Un señor diputado: ¡Césalo ya!)** El director general de la Marina Mercante, que fustigó al Gobierno del PP desde las páginas de un periódico gallego por la gestión del *Prestige* se trasladó a Fisterra y ayer repetía: aquí lo que hace falta es cojonina. **(Risas.)**

El presidente señor González no estuvo en la zona, ningún miembro del Gobierno estuvo en la zona, el único que estuvo fue el director general de la Marina Mercante. **(Un señor diputado: Se está riendo de los gallegos.)**

Mire usted, señor Zapatero, no le saco estas cosas porque sí, porque quiera hacer este debate. **(Un señor diputado: No tiene argumentos.—Otro señor diputado: ¡Ahora gobiernas tú!)** Este debate es el que ha traído usted a esta Cámara. **(Rumores.)** He explicado en mi primera intervención la gestión del Gobierno y mi gestión como coordinador **(Aplausos.—Una señora diputada: Mariano ¡estás acabado!—Risas.—Un señor diputado: Me alegro por Rodrigo.—Rumores.—Otro señor diputado: Te han dejado solo.)**

El señor **PRESIDENTE**: Las opiniones a favor y en contra de los señores miembros de la Comisión no deben impedir al compareciente que continúe con su intervención. Les ruego que mantengan silencio, por favor.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Es muy fácil juzgar el tono de la intervención, el contenido de la información como se da; es ciertamente muy fácil. Pero mire usted, señor Rodríguez Zapatero —y es mi obligación insistirle—, creo que como vicepresidente del Gobierno he mantenido una posición equilibrada ante el conjunto de los medios de información de este país y ante el conjunto de la opinión pública. No se ha hecho siempre así. Y no he sido yo el que he traído a colación este asunto aquí. **(Rumores.)**

La decisión de alejar el buque, señor portavoz de la oposición, es su quinta afirmación en el día de hoy. ¿Qué ha dicho? Es que no ha dicho nada, señor Rodríguez Zapatero. No sé si se ha dado cuenta. **(Risas. Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)** Lo único que ha dicho es que era necesario hacer unos informes técnicos por escrito en aquel momento. **(Un señor diputado: Siempre a dar lecciones.—Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señores diputados, hagan ustedes el favor de no interrumpir. **(La señora Castro Fonseca: ¿Comparece el Gobierno o la oposición?—Risas.—Aplausos.—Un señor diputado: Esto es un monólogo.)**

Continúe, señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): He explicado, como era mi obligación, con claridad por qué decidimos alejar el buque de la costa. He explicado que había otras dos posibilidades: una llevarlo a puerto y otra proceder a bombardearlo. También creo que con bastante claridad he contado al conjunto de la Cámara las razones por las que adoptamos una decisión. Señor Rodríguez Zapatero, usted no ha dicho nada. ¿Usted tiene algún criterio sobre este asunto? ¿Tiene alguna opinión? ¿Hubiera sido mejor llevarlo a puerto? ¿Hubiera sido mejor proceder al bombardeo controlado? **(Rumores.)** Sí, sí, hay que decirlo. Es muy fácil decir que el Gobierno lo ha hecho mal. ¿Qué hubiera hecho usted y qué garantías nos da aquí de que la decisión que hubiera usted tomado está bien? **(Protestas.)** Hay que aportar ideas. **(Aplausos.—Varios señores diputados pronuncian palabras que no se perciben.)**

El siguiente asunto al que ha hecho referencia en su intervención es la insuficiencia de medios, con una especial referencia al Ejército y a las Fuerzas Armadas.

Voy a intentar contestarle, aunque creo que ya lo he hecho suficientemente en primera intervención, a lo poco que ha dicho, hacer una síntesis de algunas ideas y si acaso introducir alguna idea nueva. Dotar a los helicópteros españoles de nuevas capacidades nocturnas ha supuesto un coste cercano a los seis millones de euros, decisión que se ha tomado a lo largo de la presente legislatura. El buque español *Punta Mayor*, con capacidad de lucha contra la contaminación, fue preparado en el año 1999. Tiene más capacidad de almacenamiento que alguno de los buques europeos que participan en el operativo, en concreto 240 metros. El Plan de salvamento marítimo 2000-2005, aprobado el 12 de julio por el Gobierno del que formo parte, es el primer plan que contempla la construcción de cuatro buques específicos para salvamento y lucha contra la contaminación. Ante la acusación de que no hay medios, de que no se hacen las cosas bien, no me queda más remedio que explicar lo que hay. Las aportaciones de capital del Estado a la Sociedad Española de Salvamento Marítimo, que en el año 1996 eran de 60,6 millones de euros, hoy son de 110,4 millones de euros. **(Un señor diputado: Explica la evolución.)** Los medios de Salvamento Marítimo existentes en 1996 eran los siguientes. Recursos marítimos, 315; un centro nacional de coordinación de salvamento; 12 centros periféricos de coordinación y Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos. Los medios operativos eran cinco helicópteros de salvamento, 10 buques de salvamento, 18 embarcaciones de intervención rápida y 30 embarcaciones menores de salvamento. Como consecuencia del Plan de salvamento 1998-2001 se incrementaron los recursos humanos en 65 personas; los centros periféricos de coordinación en ocho; en cuatro los buques de salvamento y en 19 las embarcaciones de intervención rápida. Los medios que habrá al finalizar el Plan 2005, aprobado por el Gobierno el pasado 12 de julio, serán los siguientes. Se habrán incrementado con respecto a la situación actual en 105 los recursos humanos, se habrán incrementado en ocho los centros periféricos de coordinación de salvamento; habrá cuatro buques más de salvamento, habrá 22 embarcaciones más de intervención rápida **(Varios señores diputados: Habrá, habrá...)** y un sistema de alerta temprana de contaminación marítima. ¿Qué quiero decir con esto, señor Rodríguez Zapatero? Que estamos en lo de siempre. Es muy fácil decir que no hay medios. Pues, mire usted, nadie en ninguna faceta de la vida tiene probablemente los medios suficientes para nada. Pero desde luego hay bastante más medios que los que había en el año 1996, y después de la aprobación... **(Un señor diputado: Pero no hay marea negra.—Rumores.—La señora García Manzanares: ¡Pobre Galicia!)**

El señor **PRESIDENTE**: Señores diputados y senadores, les llamo al orden colectivamente. **(Risas.—Un señor diputado: Incluyendo al ministro.)** Hagan

ustedes el favor de permitir expresarse al señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Y después del Plan de salvamento aprobado el 12 de julio de este año habrá muchos más. **(Un señor diputado: Pero no había.)** Habrá muchos más, señor Rodríguez Zapatero, porque es un plan que ya está en marcha. Ya hay muchos más.

El Ejército y las Fuerzas Armadas. Yo le oído hablar ayer, no antes, de la Armada; fue su gran aportación. Luego hablaré de otras aportaciones de futuro. La Armada mantiene presencia naval, ejerciendo labor de seguimiento marítimo y vigilancia con la fragata *Baleares* y el patrullero vigía. Se colabora en la costa con la limpieza de playas afectadas con personal perteneciente a la zona marítima del Cantábrico, con 200 guardiamarinas; apoyo a la refinería de Repsol para la descarga del fuel. Ejército del Aire: tres aviones, cuyas características técnicas le ahorro. Ejército de Tierra: en las labores de limpieza en las playas y costas ha colaborado desde un principio una media de 150 hombres; se ha procedido a la distribución de una serie de colchones, almohadas, etcétera, que también obvio, y se están instalando alojamientos para 2.400 personas en una serie de municipios de la costa gallega. Consiguientemente, el Ejército ha colaborado desde el principio en las labores de limpieza y existe una total disposición a continuar haciéndolo en la medida que la situación lo demande. A usted, por primera vez le oí hablar de la colaboración del Ejército ayer, en carta dirigida al presidente del Gobierno; antes no se había acordado. Lo mismo ocurre con la Guardia Civil, que empieza a colaborar el 13 de noviembre, lógicamente de este año 2002. Tengo aquí todos los datos, pero para no hacer excesivamente larga mi intervención prefiero ponerlo a su disposición por si a usted le interesa y tiene a bien leerlo.

Señor Rodríguez Zapatero, aquí ha terminado su intervención. Primero, que hemos sido un desastre; segundo, que hay mucha tensión; tercero, que hemos tenido una mala actitud; en cuarto lugar, relacionado con la actitud, recoge usted una serie de declaraciones de una serie de miembros del Gobierno; la quinta afirmación es sobre la decisión de alejar el buque, donde ha hecho unas consideraciones que todos hemos oído, sin saber las que había que tomar. **(Una señora diputada: Mal resumen.)** Hago resumen, sí. Y la sexta es la insuficiencia de medios, con especial atención al Ejército. Y termina con una petición. La petición es que yo pida disculpas por el abandono que hemos hecho de las costas gallegas. **(La señora Marín Beltrán: Si no quieres, no pasa nada.)** Señor Rodríguez Zapatero, si yo creyera que tuviera que pedir disculpas, no hacía falta que me lo pidiera usted. Yo he sido una persona

más de las muchísimas que han intervenido, usted ha citado, y tiene razón, a todos los miembros de las cofradías de pescadores, a los mariscadores, pero hay mucha gente más, todos los voluntarios, los colaboradores, los funcionarios de la Delegación del Gobierno, de la Administración central del Estado, de la Xunta de Galicia, que han ayudado durante muchas horas. Yo le pido a usted que pida disculpas al conjunto de la ciudadanía por haber utilizado en su propio beneficio político este asunto. **(Aplausos.—Protestas.—Un señor diputado: ¡Qué morro!—Otro señor diputado: Tocado y undido, Rajoy.)** Señor Rodríguez Zapatero, ¿qué ha hecho usted en esta crisis? ¿Ha hecho usted alguna labor internacional? **(Rumores.)** Podía hacerla. ¿Ha hecho usted alguna gestión, como se ha hecho en la Internacional Demócrata de Centro, ante la Internacional Socialista? **(Continúan los Rumores.)** ¿Se ha interesado alguna vez ante algún miembro del Gobierno en relación con este problema? Porque yo no he recibido ninguna llamada suya sobre este tema. **(Un señor diputado: Estaba cagando.)** ¿Ha coordinado la actividad de su partido? Porque el Gobierno que efectivamente gobierna tiene la obligación de coordinar las gestiones que hace, pero a la oposición al menos se le podía pedir que coordinase las propuestas que hace. **(Rumores.)** Han hecho una proposición en el Parlamento gallego, una aquí, un llamado plan Galicia aquí, una afirmación en el Congreso de los Diputados en una pregunta al presidente del Gobierno y luego usted le ha mandado una carta. En todos los sitios dicen cosas radicalmente distintas. Entre otras cosas, en su plan del PSOE no hay ninguna alusión, ninguna, a las indemnizaciones de las víctimas; no hay ninguna actuación a las medidas o actuaciones para hacerlas efectivas. No las hay, señor Rodríguez Zapatero. **(El señor Estrella Pedrola: Votamos el decreto.)** Ya sé que usted no lo ha hecho, pero no las hay. **(Rumores.)** No hay ninguna idea ni propuesta concreta de índole nacional o internacional sobre la prevención de este tipo de sucesos en el futuro, que es a lo que he dedicado buena parte de mi intervención, porque es el tema más importante de cara al futuro. Lo único que hay al final de la carta que usted le dirige al presidente del Gobierno, después de no aportar una triste idea, es decir: me pongo a su disposición; veintiún días después, y después de lo que hicieron en beneficio del interés general; tiene gracia. **(Aplausos.—El señor Rodríguez Zapatero pide la palabra.—Fuertes protestas.—Varios señores diputados y senadores pronuncian palabras que no se perciben.—Rumores.—El señor Estrella Pedrola pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor portavoz.

El señor **ESTRELLA PEDROLA**: Señor presidente, el Grupo Socialista entiende que este es un debate de la suficiente entidad e importancia; es el primer

debate que se produce sobre esta materia. (**Varios señores diputados del Grupo Popular: ¡No, no!**) Es el primer debate político que se produce sobre esta materia. (**Protestas.**) ¿Me van a dejar los señores del Grupo Popular que termine? Nos sorprendería mucho que el ministro y el Grupo Popular cercenase la posibilidad de completar este debate con la réplica oportuna del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. (**Protestas.—El señor Gil Lázaro: ¡Qué falta de respeto a la presidencia!—Varios señores diputados y senadores pronuncian palabras que no se perciben.—El señor De Grandes Pascual pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor portavoz del Grupo Popular.

El señor **DE GRANDES PASCUAL**: Señor presidente de la Comisión, mi grupo parlamentario ha iniciado esta sesión diciendo que no pondría ningún tipo de límite al líder de la oposición y ahora no vamos a poner límites a la dirección de la Comisión que tenga su señoría. Daremos por bueno lo que su señoría haga. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, no hay una previsión reglamentaria expresa sobre cómo hay que proceder en este caso concreto. Era intención de la presidencia —así había sido acordado por los miembros de la Mesa— que interviniesen los portavoces, que a continuación contestara el vicepresidente y que después se realizasen en un breve espacio de tiempo las demandas de información adicionales. Ahora bien, habiendo optado el señor vicepresidente por contestar al portavoz del Grupo Socialista de la forma tan extensa como lo ha hecho, el sentido común indica que demorar su respuesta hasta que finalicen las intervenciones de otros cinco o seis portavoces le quitaría cualquier significado político. Por tanto, asumo la responsabilidad de dar la palabra al portavoz del Grupo Socialista, significándole que reglamentariamente tiene que referirse a lo expuesto por el señor vicepresidente sin reabrir el debate y por un tiempo máximo de tres minutos. (**Rumores.—Varios señores diputados y senadores: Muy Bien.**)

El señor **RODRÍGUEZ ZAPATERO**: Me extraña que no fuera así, ya que el señor Rajoy me ha estado invitando a debatir y creo que debatir es esto precisamente.

Señor Rajoy, lo primero que le quiero decir es que tiene usted un problema de credibilidad a la hora de cuestionar mis propuestas. ¿Se acuerda del conejo de la chistera cuando propuse el pacto por las libertades y contra el terrorismo, que ha sido ese instrumento tan poderoso para defender la libertad y acabar con ETA? (**Aplausos.**) Por tanto, debería tener prudencia a la hora de abordar nuestras propuestas y nuestro trabajo. En segundo lugar, ya le he citado un ejemplo, pero se lo

vuelvo a reiterar. Les pedimos que rectificaran en la forma y en el fondo con la huelga general, se lo pidió la inmensa mayoría de la ciudadanía (**Rumores.**), y eso es lo que yo le he vuelto a pedir hoy aquí. En tercer lugar, ya veo que tiene un gran interés por el presente. Nos ha narrado todos los eventos del *Egeo* y del *Casón*; si quiere, pedimos otra vez la dimisión de Felipe González. Lo hacían permanentemente. (**Aplausos.**) Fíjese cuál es la diferencia. (**Un señor diputado: ¿De qué estamos hablando?**) Usted aquí hoy tiene que responder del presente y de su gestión (**La señora Álvarez-Arenas Cisneros: Ya ha respondido durante dos horas.**), ya tendrá tiempo como portavoz de la oposición de exigirme a mí responsabilidades en la tarea de Gobierno. (**Aplausos.**) Además sabe que me agradecería que le tocara realizar esa tarea.

Hay una cosa que le quiero decir con seriedad, señor Rajoy. Usted nos ha acusado de deslealtad, de falta de patriotismo y hoy aquí de falta de civismo. Señor Rajoy, ese es un juicio moral sencillamente intolerable, que ustedes están acostumbrados a hacer con el Grupo Socialista. Desde aquí le digo que se fije en cuál es la diferencia: nosotros hemos cuestionado su gestión y su competencia, pero nunca su actitud moral ni su intención en esta gestión; esa es la diferencia. (**Rumores.—Aplausos.**) La lealtad es un juicio moral. No ha respondido a nada relacionado con la falta de medios. Tan sólo me ha quedado una cosa clara y es que volverían a hacer lo mismo, que volverían a informar como lo han hecho, que volverían a dejar a la gente sin medios suficientes, que lo han denunciado y lo han criticado. Le puedo asegurar, señor Rajoy, que nosotros lo hubiéramos hecho mejor, puesto que hacerlo peor es imposible. A mí no me preocupa el pasado (**Rumores.**) y a usted le debe preocupar el presente. Le he pedido, y no me ha respondido, que movilice todos los recursos para ayudar a los que están luchando contra el fuel, así como que haga una autocrítica, siendo muy bueno que pidiese disculpas por los errores que se han cometido.

Para terminar, señor presidente, añado que se ha vuelto a olvidar de felicitar y agradecer la tarea de los voluntarios. (**Rumores.—Una señora diputada: ¡Qué pasa!**) Eso me parece que debería rectificarlo. En definitiva, señor vicepresidente del Gobierno, señor Rajoy, lo han hecho mal (**Un señor diputado: ¿Por qué?**); el resultado, que es como se mide la tarea de Gobierno es el que es (**Un señor diputado: ¡Negro!**), no han podido parar una gran catástrofe ecológica y económica, no han puesto los medios, no han puesto la inteligencia, no han puesto la capacidad y encima, después del fracaso tan evidente que han tenido, vienen aquí a exigir a los demás. (**Un señor diputado: ¡Qué desastre!**)

Nada más. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Voy a intentar responder a algunas de las afirmaciones que acaba de realizar el señor Zapatero (**La señora Castro Fonseca: ¡Otra vez!**), que las resumiría, al igual que su primera intervención, con una palabra: señor Zapatero, aporte una idea. El debate parlamentario requiere golpes de efectos, requiere eslóganes, requiere ciertos requiebros dialécticos, pero también requiere aportar aunque sea una sola idea. Fíjese cómo se puede quintaesenciar a la perfección la alternativa del Partido Socialista: Lo hubiésemos hecho mejor. Esta es la idea que aquí transmite el Partido Socialista. Pongan más medios, pongan más recursos, mal debe estar usted cuando tiene que aludir a la huelga general o al pacto antiterrorista (**Rumores.**); mal debe de estar usted. Sólo quiero decirle una cosa. En este debate he procurado explicar la gestión del Gobierno y lo he hecho. He explicado lo que va a hacer el Gobierno en el futuro y también lo que ha hecho. Lo he explicado con meridiana claridad, usted ha sido incapaz de dar ni una sola alternativa (**Un señor diputado: Exacto.**) a lo que ha hecho el Gobierno. No ha dicho nada sobre la inmensa mayoría de los temas que traté en mi intervención. (**Un señor diputado: No le ha escuchado.**) De esto no sabe nada de nada. Además, ni se lo ha estudiado; lo grave no es no saber, porque todo el mundo puede aprender más (**Un señor diputado: ¡Mira el experto!**), pero no se lo ha estudiado, no sabe nada y por eso no ha aportado una idea. Usted dice que hago juicios morales. Es que tengo la firme convicción —es un juicio que hago— de que usted ha sido desleal y su partido también. Eso no se le hizo a los gobiernos anteriores en acontecimientos similares. (**Varios señores diputados: No.—Risas.—Fuertes rumores.**) Usted ha sido desleal. (**El señor Griñán Martínez: ¡Pero qué barbaridad! ¡Hombre!—Protestas.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados y senadores, recuperen la calma y el silencio. Continúe, señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Hay un argumento (**Un señor diputado: Procesal**) que se ha utilizado, pero que es pequeño, que ha sido decir: Usted no se ha solidarizado con los voluntarios. Este es el discurso de siempre: Me solidarizo con las personas, etcétera, pero son discursos vacíos, señor Zapatero. Antes le he dado un argumento contundente de cómo el Gobierno ha adoptado las medidas necesarias para solidarizarse con la gente, cosa que ustedes no han hecho. (**Un señor diputado: ¡Qué desastre!**) Insisto, pasemos del discurso y de las palabras vagas a las ideas, a los argumentos y a los hechos. Lo siento, pero no he visto ni una idea ni

un argumento ni una alternativa ni un hecho, he visto un intento de utilizar políticamente un tema y considero que se ha equivocado. No debiera haberlo hecho. (**Un señor diputado: Muy bien.—Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra la señora Pigem.

La señora **PIGEM I PALMÉS**: Señor vicepresidente del Gobierno, señoras y señores diputados, quiero que mis primeras palabras sean también para expresar la estima, la solidaridad —no sólo de mi Grupo Parlamentario Popular, sino de toda mi formación política, la federación de Convergència i Unió— y el afecto al pueblo y a la tierra gallegas. Mi grupo parlamentario es especialmente sensible ante la situación dramática, ante la tremenda tragedia que está viviendo el pueblo gallego y por ello quiere sumarse a su preocupación y compartir también la indignación que está expresando ante la catástrofe provocada por el *Prestige*.

Quiero también agradecer la comparecencia del señor vicepresidente y la exposición detallada que nos ha dado sobre la descripción de la catástrofe, las tareas de coordinación y dirección de la Comisión interministerial que preside... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada, permítame un momento que restaure el orden parlamentario. Ruego a los señores diputados que quieran abandonar la Comisión... (**El señor Ruiz López, don Antero: Levante ya la sesión.—La señora Castro Fonseca: Como diputada me siento humillada.**) Ruego a los señores diputados que quieran abandonar la sesión que lo hagan y a los que quieran permanecer que guarden la compostura, y todos en silencio.

Tiene la palabra la portavoz de Convergència i Unió.

La señora **PIGEM I PALMÉS**: Quiero —y continuo— agradecer la explicación sobre las numerosas acciones que se están llevando a cabo.

Señorías, señor vicepresidente, desde nuestro punto de vista, esta comparecencia no es desde luego el marco adecuado ni para hacer balance de la actuación de la Xunta, que se hará sin duda en el Parlamento de Galicia, en el seno de la Comisión que se ha creado al respecto, ni tampoco es el marco adecuado para analizar en profundidad la actuación desde el punto de vista de infraestructuras o desde el punto de vista medioambiental, análisis que se hará en las comparecencias que tendrán lugar en los próximos días. Hoy, dado que la comparecencia que estamos sustanciando se produce en la Comisión Mixta para la Unión Europea, deberíamos quizás formalmente circunscribir el debate de la problemática que hoy nos ocupa al contexto comunitario o incluso internacional, adonde sin duda debe trasladarse, y se está ya haciendo, la urgente necesidad de endurecer las condiciones sobre la seguridad marítima,

si verdaderamente queremos que esta tragedia no se repita nunca más. No tendría sentido no enmarcar hoy este análisis en el contexto de unas reflexiones más generales acerca de las respuestas que se han estado dando para hacer frente a esta situación de emergencia, provocada, repito, por el *Prestige*. El señor vicepresidente conoce, porque lo ha estado comentando —se ha estado comentando también aquí por el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra— las cuestiones que se plantean los ciudadanos y las ciudadanas, cuestiones que van desde averiguar y saber por qué se permite la navegación para el transporte de productos tóxicos a barcos que por sus malas condiciones técnicas se convierten en auténticas bombas ecológicas; cuestiones que aluden a por qué no se había inspeccionado un barco con deficiencias tan aparentes como el *Prestige* en los puertos por donde había pasado; se cuestionan también —aquí se ha dicho, tanto por el vicepresidente como por el portavoz que me ha precedido— si fue correcta la estrategia del Gobierno de alejar al petrolero de las costas y finalmente se cuestionan también si se han coordinado adecuadamente todos los medios disponibles. Desde luego, señor vicepresidente, mi grupo parlamentario confiesa que no está en condiciones de decidir cuál es la estrategia que debería haberse seguido desde el momento en que se tiene conocimiento de la situación del *Prestige* el pasado 13 de noviembre. Es fácil, a toro pasado, señalar que el error ha sido alejar el barco en lugar de acercarlo a un puerto y trasvasar allí el crudo; es fácil, sobre todo cuando el resultado de la decisión tomada no ha sido el que se buscaba, pero la disparidad de criterios expresados por numerosos técnicos corrobora las dudas que al respecto me permito expresar en nombre de mi grupo parlamentario. Reconocemos también, porque entendemos que no sería justo no hacerlo, que en muchos aspectos se han tomado de manera rápida y ágil buenas decisiones y acuerdos acertados. Desde nuestro punto de vista, el Gobierno ha actuado de manera diligente a la hora de aprobar ayudas económicas, ayudas fiscales, ayudas directas para todos los perjudicados y también a la hora de buscar complicidades con los países vecinos, que se han traducido en el acuerdo logrado, a instancias del Gobierno español, con Francia, Italia y Portugal para incrementar la protección de las aguas territoriales ante el transporte de mercancías peligrosas, lo que demuestra, señorías, que la iniciativa y la determinación política pueden en muchos casos superar inercias y obstáculos que plantea aún hoy la normativa internacional.

Aplaudimos también la contundencia manifestada para expulsar en fechas recientes a un petrolero moncasco que con bandera de Malta transportaba fuel a menos de 200 millas de las costas gallegas. Creemos que el Gobierno también ha actuado bien, moviéndose rápidamente ante la Unión Europea para que se adopten medidas que son necesarias para evitar una nueva

catástrofe. Pensamos que es sencillamente incomprendible para los ciudadanos que, mientras un pequeño vehículo privado debe pasar una rigurosa inspección técnica apenas cuatro años después de haber sido adquirido, mientras no hay especial dificultad para establecer normas de seguridad en el transporte terrestre y en el transporte aéreo, las costas europeas estén llenas no sólo de buques que transportan toneladas de productos altamente tóxicos sin las suficientes medidas de seguridad, sino también de buques que realizan periódicos vertidos de hidrocarburos en el mar para limpiar los tanques. No se entiende que la Unión Europea, a pesar de haber tenido de media una marea negra al año, todavía no haya sido capaz de reaccionar con la contundencia y rapidez con la que lo hizo Estados Unidos después del hundimiento en Alaska del buque *Exxon Valdez*, tras el cual en 1990 aprobó una normativa que se puede calificar de tolerancia cero hacia los buques que no reúnan los niveles de calidad y seguridad requeridos, además —y esta nos parece una medida muy importante— de ampliar la responsabilidad económica de los armadores, que hoy en Estados Unidos responden ilimitadamente de los desastres que sus buques provocan. Desde nuestro punto de vista, España se ha movido con agilidad, para que hoy y mañana los ministros de Transportes de la Unión Europea aprueben medidas efectivas para el control del tráfico marítimo, medidas que al menos en el borrador son tan contundentes como la Unión Europea y España deseaban y que básicamente consisten en acelerar los plazos de aplicación de las medidas dispuestas en las directivas que se aprobaron tras el desastre del *Erika*. Esperamos que España impulse con contundencia la rápida implementación de estas directivas y pueda vencer la resistencia a endurecer la normativa, resistencia que ya se ha manifestado por parte de Grecia, Reino Unido y Holanda, lo que demuestra que no es tan fácil poder llegar a estos acuerdos.

El Grupo Parlamentario Catalán confía en que el plan que presente la Comisión Europea y las decisiones que se tomen en el Consejo Europeo de Copenhague los días 12 y 13 de diciembre sobre seguridad en el tráfico marítimo puedan configurar y de hecho configuren una nueva realidad que haga mucho más difícil la repetición de catástrofes como la que está afectando a las costas gallegas, ya duramente castigadas por otros accidentes de la misma naturaleza. España debe convencer y debe exigir el compromiso de todos y cada uno de los países miembros de la Unión Europea, y desde mi grupo parlamentario le alentamos, señor vicepresidente, a que así lo haga. Desde nuestro punto de vista, la prioridad absoluta después de resolver los problemas de los afectados es impedir que sucesos como éste se vuelvan a producir.

Como se puede desprender de mis palabras, a nuestro juicio las cosas se han hecho bien, pero, señor vicepresidente, tengo que transmitirle la opinión de mi

grupo parlamentario en el sentido de que consideramos que quizás no se ha hecho todo correctamente. Créame, no me mueve ningún interés partidista al expresar esta opinión —sé que usted lo sabe, pero quiero ratificarlo—, me mueve únicamente el interés de formular una crítica constructiva. Usted conoce las quejas que los ciudadanos han expresado y también su indignación, que es una indignación comprensible. Yo creo que el Gobierno piensa que esta indignación y estas quejas a algo deben obedecer. Usted ha expuesto cuanto se está haciendo desde las comisiones que se han creado y las numerosas acciones que se están llevando a cabo. Pero pensamos —y esta es nuestra crítica— que quizá, señor vicepresidente, toda esta información no se ha sabido hacer llegar debidamente a la población. Pensamos que quizá no han sabido transmitir la suficiente sensibilidad ante situaciones tan dramáticas como las que se están viviendo. No estoy hablando, señor vicepresidente, de medios materiales, estoy hablando del factor humano. Todos los políticos, especialmente el Gobierno, tenemos la obligación de ser sensibles ante las desgracias. Hemos de acudir y ofrecer no sólo ayuda sino también consuelo y proximidad.

Permítame decirle, señor vicepresidente, que si desde el Gobierno se ha sentido todo esto, en especial si se ha sentido la necesidad de prestar este consuelo (y créame que ni por un solo momento dudamos que sí se ha sentido) quizá no lo han sabido hacer llegar suficientemente; no han sabido hacer suficientemente visible su sensibilidad humana y personal en este tema. Desde nuestro punto de vista, creemos que tampoco ayuda al pueblo gallego que las distintas fuerzas políticas más allá de las lógicas discrepancias no seamos capaces de unir nuestras fuerzas ante los momentos de desgracia, para hacer llegar un mensaje de serenidad, un mensaje de consenso y un mensaje de cooperación y de colaboración positiva para ayudar a la población a resolver problemas tan acuciantes como el que hoy nos ocupa. Tiempo habrá para el disenso, ahora es el momento de prestar todos el consenso y la colaboración.

Quiero finalizar, señor vicepresidente, agradeciendo de nuevo su intervención, la explicación de todo cuanto se ha hecho y haciendo un ofrecimiento en positivo, un ofrecimiento de colaboración. Puede contar el Gobierno, y desde luego puede contar el señor vicepresidente como coordinador de esta Comisión interministerial, con la colaboración de *Convergència i Unió* para ayudar en todo aquello que consideren necesario para dar la mejor y la más eficaz respuesta a la catastrófica situación que en tierra gallega ha provocado el *Prestige*. Como primera medida de esta colaboración en positivo, anuncio que mi grupo parlamentario ha propuesto ya que en el seno de la Comisión de Medio Ambiente se cree una subcomisión de seguimiento de las consecuencias y de las acciones ya adoptadas, y de las que se van a adoptar, de reparación de los daños provocados en la costa de Galicia por el petrolero *Prestige*. Esta

subcomisión de seguimiento no sólo va a permitir seguir la evolución de la situación sino también que el Parlamento esté constantemente informado de todas cuantas medidas se están adoptando, así como que se pueda proponer al Gobierno la colaboración y las recomendaciones que se estimen más oportunas por las distintas fuerzas políticas para colaborar, repito, en positivo, a resolver esta dramática situación de la manera más eficaz posible.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quisiera agradecer empezar agradeciendo al Grupo Parlamentario Vasco, (EAJ-PNV), que hayamos podido cambiar el orden de intervención, ocupando el representante del Bloque Nacionalista Galego este tercer puesto y pasando a ocupar el Grupo Parlamentario Vasco el que nosotros teníamos asignado. Dicho esto, señor vicepresidente del Gobierno, pensamos que su intervención hoy aquí ha sido una respuesta burocrática y administrativa a lo que sin duda, desde nuestro punto de vista, es un problema económico, social, ecológico y político muy serio.

Empezaré por dividir mi intervención en cuatro apartados, que serán paralelos a los que usted hizo. En primer lugar, la forma de conducirse ante el accidente, los aspectos técnicos y políticos de la cuestión. No cabe duda a estas alturas, señor vicepresidente, de que estamos ante un accidente que acabó provocando la mayor catástrofe ecológica acontecida en la Unión Europea desde que existe. Como siempre, es la tercera gran catástrofe ecológica que se produce en Galicia, y no por casualidad. En este tipo de catástrofes, en esta última, son muy importantes las decisiones tomadas por las autoridades competentes, que son mayoritariamente autoridades del Estado español, con consecuencias que hoy podemos comprobar y que no se prestan a discusión. Hace unos días, don Victoriano Urgorri, que es el responsable de la Estación de zoología marina de A Graña, en Ferrol, dijo que estábamos ante una catástrofe antropogénica, es decir, que es inexplicable sin una cierta participación del hombre. Desde nuestro punto de vista, las consecuencias que esto puede tener para el futuro pueden ser también catastróficas para la sociedad y la adhesión de los hombres y mujeres de Galicia a su propio país. Por eso, señor vicepresidente, le aconsejo que por lo menos cavile en una cuestión; cómo es posible que en los treinta y dos últimos años se hayan producido continuamente, cada cuatro años, accidentes catastróficos en las costas de Galicia: *Policomander*, *Urquiola*, *Andros Patria*, *Aegean Sea*, *Cason* y *Erkowit*. Sale exactamente esa periodicidad. Si usted me presenta alguna parte del planeta donde se produzca esto con esta regularidad, estoy dispuesto a retirar las

acusaciones de que la mano del hombre, la competencia o la incompetencia del hombre tiene algo que ver también en el manejo de estas catástrofes.

Señor vicepresidente, a nosotros nos parece que en este caso hay una posición idéntica a la que tuvieron los sucesivos gobiernos y regímenes en el Estado español, puesto que tenemos que hablar desde el año 1969 hasta hoy, que es el año 2002. No hubo plan de actuación rápida, no hubo coordinación, no hubo medios ni barcos especializados en la lucha contra la contaminación por hidrocarburos en el mar. El Estado español tiene 7.000 kilómetros de costa —dígame usted cuál es el Estado de la Unión Europea que tiene más—, pero es que da la casualidad de que más del 25 por ciento, casi el 30 por ciento, le pertenecen a Galicia. Han pasado 15 años de la catástrofe del *Cason* y hoy, pero de forma más dramática, vivimos una situación que algo tiene que ver con la política.

Usted dijo que alejar el barco fue una recomendación de expertos y de técnicos, pero sabe que hubo discrepancias no solamente desde que se está provocando esta terrible marea negra, los hubo ya en el momento en que se estaba produciendo la operación de alejarlo. Discrepancias que eran oceanógrafos, físicos y capitanes de la marina mercante, y discrepaba también la opinión experimentada de los trabajadores del mar, que sabían de meteorología por experiencia y de dinámica de masas de agua en Galicia. Todos decían: Cuanto más se aleje el barco, si es que se hunde, incluso aunque sea a 120 millas, el reparto va a ser para todos porque se va a producir un abanico que va a afectar a más espacios que a los que afectaría un hundimiento mucho más cercano. Cuando se toma la decisión de alejarlo y no de meterlo en un puerto se hace no solamente por los peligros de ruptura, porque se iba a romper tarde o temprano, sino porque había una falta de medios esplendorosa. No se podía acercarse a un puerto sin un buque para recoger el vertido inmediatamente, sin otro buque para trasvasarlo inmediatamente y sin unos remolcadores adecuados y con la potencia debida. No es una opinión política sino un hecho constatado socialmente —que lo pueden comprobar ya que tienen el CIS— que la opinión pública de Galicia comprobó que había autoconciencia, desinformación, desprecio a la opinión pública que estaba fundamentada y a los afectados. Lo más clamoroso fue cuando los propios vecinos de Muxía pudieron comprobar que mientras ustedes decían que el barco estaba a 19 millas, estaba a tres millas de la costa. Eso fue escandaloso para todo el mundo que pudo comprobarlo. Tampoco entiende la opinión pública de Galicia por qué el ministro de Fomento no actuaba inmediatamente yendo a nuestro país; por cierto que aún sigue distante y acreditando que esto se trata de un reto de la naturaleza. Cómo es posible que el ministro de Medio Ambiente vaya tarde y medio a rastras a sacarse una fotografía —ésta sí, demagógica por cierto— tocando el fuel. Cómo es posible la expresión

folklórica del ministro de Pesca y cómo es posible, incluso, la intervención continua para tapar los desahucios de un delegado del Gobierno superado por las circunstancias, que ahora fue sustituido por una figura políticamente más importante del Gobierno, desde el punto de vista simbólico, pero que sigue cometiendo los mismos defectos, señor vicepresidente: rutina, no rectifica los vacíos, las carencias, la falta de medios, las desinformaciones, incluso la censura o la descoordinación. Señor vicepresidente, solamente se cambió ligeramente cuando ustedes vieron la gran movilización ciudadana de Santiago de Compostela de la plataforma Nunca más. A nosotros, y a todos los que participamos en ella, nos parece que resultan burocráticas y autoconciencias las respuestas del Gobierno. Efectivamente, la gente se preguntaba y es una constatación social, dónde estaba el Gobierno español. ¿Dónde está? ¿Cómo es posible que se dijera que no había marea negra cuando ya estaba inundado el país desde Caión a Corcubión? Si uno viajaba el primer fin de semana de la catástrofe de norte a sur podía comprobarlo, incluso la irritación. No le voy a hablar de la segunda semana ya cuando el clamor fue muchísimo mayor.

Vamos a hablar ahora de la falta de prevención, de medios y de las reacciones de coordinación con otros Estados de la Unión Europea. El itinerario errático del *Prestige*, señor vicepresidente, acompañado de remolcadores sin potencia es un clamor. El *Alonso de Chaves*, que usted sabe que hace años estaba en A Coruña, lo llevaron ustedes para Gijón. Llega allí tarde, mal y a rastras, cuando era el remolcador de mayor potencia. Hasta pasados diez días no aparece el primer barco francés, el *Ailette*. No existe escuadra completa de buques anticontaminación hasta prácticamente la última semana del mes pasado y ahora mismo se van a ir dos, lógicamente, para atender sus intereses. ¿Es normal que el Estado con mayor costa de la Unión Europea tenga estas deficiencias tan aberrantes? ¿Es verdad lo que usted ha dicho hoy de que solicitaron urgente y diligentemente todos los medios que ustedes no tenían a la Unión Europea y a los Estados próximos? ¿Cómo es posible que hayan tardado tanto en llegar? Porque las informaciones de prensa, que ustedes no han desmentido nunca, dicen que hubo burocracia por en medio e incluso dejación. ¿Quién tomó —aún no lo ha explicado usted— la decisión de que el barco se encarasen primero al norte y después que no continuase? ¿Fue una compañía privada de seguridad y de salvamento marítimo? ¿Es posible que ustedes acepten eso con tranquilidad? ¿Es cierto que ustedes respiraron en principio tranquilos pensando que habían lanzado el paquete contaminante y la bomba a Portugal? Porque esta fue la impresión que dio a toda la opinión pública neutral, no a la sectaria ni a la politizada, a la neutral. ¿Cómo es posible que después de tantos accidentes ustedes aún no tengan un plan de coordinación por lo menos con Francia y con Portugal, señor ministro? Pro-

nia la palabra. Porque Portugal está en este aspecto a años luz del Estado español. en cuanto a los medios técnicos. Lo está demostrando el Instituto Hidrográfico Portugués porque fue el único que indicó lugar, extensión, densidad de la masa —no de las manchas— de las masas de petróleo y de la orientación de la marea negra. Puede consultarlo usted en toda Galicia a los votantes del Partido Popular, del Partido Socialista, del Bloque Nacionalista Galego o de cualquier otra fuerza política. Resulta que Portugal, de repente, apareció como un país con una capacidad tecnológica impresionante ante los ojos pasmados sobre todo de muchos gallegos que se sienten españoles al de ver que tenían más capacidad que el Estado español. Señor vicepresidente, ¿es cierto lo que dijo el director del Instituto Hidrográfico, don Augusto Ezequiel: *Espanha pode dizer o que quiser mas é asin como nos dixemos*? Efectivamente, se comprueba que es así como nosotros dijimos: Va a llegar a Baioana y a Bueu y allí aparece efectivamente el petróleo. ¿Cómo es posible que no existan los mismos recursos en España? ¿Es que no existen aviones, no existen imágenes de satélite, no existen boyas o algo en el mar que vaya marcando la orientación de las manchas de las grandes masas marinas? ¿Por qué razón es hoy la primera vez que dice que puede dar alguna información del *Nautile*, ya que ustedes contrataron de forma donde había que cumplir la confidencialidad, la ley del silencio y prohibir hablar? ¿Por qué hoy no dice aquí con claridad cuántas toneladas de fuel van vertidas en el mar y cuántas llegaron ya a la costa? Esto se puede hacer. Sabiendo cuánto hay en el interior, cuántos tanques no rompieron se puede sacar la conclusión inmediata. No lo acaban de hacer porque saben que sería una cifra mayor a las 20.000 toneladas.

Señor vicepresidente, veintidós días después es un hecho, no una opinión política sectaria, que los afectados, los pescadores, los mariscadores, los armadores, la gente y la instituciones locales de todo color incluidas las del Partido Popular son los que tienen que estar haciendo frente a una ciudadanía que quiere colaborar sin guantes, sin buzos, sin mascarillas, sin utensilios adecuados, sin contenedores, sólo con lo que están dando los gobiernos municipales, que son los que están dando una prueba, ellos sí, de organización, a pesar de la falta de medios y de la carencia competencial que por cierto tienen. Esta responsabilidad no es de ellos. Los marineros sólo con sus flotas y sus manos y su capacidad de organización y por ahora también con su dinero. ¿Qué medidas y qué plazo van a establecer para suplir esto de nuestra gente? No me hablen de la Unión Europea, el doble casco, el alejamiento. El fondo de compensación, por cierto importantísimo, podía actuar en esta ocasión por primera vez. La Agencia Europea de Seguridad Marítima, la OMI y las banderas de conveniencia. Por cierto, cuánta responsabilidad hay de la Unión Europea en este macarreo transnacional, economicista. ¿Cuál es el estado de la flota de Estado espa-

ñol. ¿Por qué no se preocupan de esto? ¿Qué hace el segundo registro de Canarias? Verá como es muy difícil desde ese punto de vista acusar al capitán del *Prestige* y al estado en que estaba ese barco.

Hablemos ahora, señor vicepresidente, de las condiciones económicas y sociales o de las consecuencias económicas y sociales de la catástrofe, que es donde le decía que había que contar también con este factor coesencial para entender lo que está pasando. Hoy en la prensa pudo comprobar que el sector mueve 3.000 millones de euros al año, más de medio billón de pesetas. Representa el 10 por ciento del PIB de Galicia y es el segundo sector exportador de nuestra economía. Son 120.000 empleos entre directos e indirectos y 28.000 que ya ustedes catalogan que están afectados entre marineros y pescadores. Faltan las rederas, los comercializadores, los hosteleros. Por cierto, ¿por qué no habla de la miseria y de la insuficiencia del real decreto-ley aprobado que no contempla todo lo que fue aprobado en la proposición no de ley que hemos consensuado y que votó por unanimidad toda la Cámara? Por cierto, fue el día 20 y habían pasado ya quince días. Eso era una medida de choque inicial. ¿Por qué no dice que en nuestra proposición no de ley que fue aprobada se decía que por todo el tiempo que dure la catástrofe, no por seis meses ni un año y para todos los afectados, directos o indirectos? ¿Cuál va a ser la respuesta del Gobierno? Esto es lo que nos preocupa como Bloque Nacionalista Galego. Ahora toda la opinión pública está impactada, pero ¿qué van a hacer, van a dejar que el país se pudra y que en nombre de su teoría de la movilidad geográfica, de la que son entusiastas, la gente emigre si no puede permanecer del país? Por eso es muy importante el plan a largo plazo entre dos y cuatro años, para que la gente no se desanime, para no empobrecer el país, para que no se caiga en la simple pasividad. En definitiva, para que no tapen solamente las bocas en primera instancia como en *Bienvenido mister Marshall*, sino que nos den una solución para el país. Las cofradías ya han hablado, señor vicepresidente, y esta vez saben que no es importante tanto el dinero a corto plazo como lo que ustedes como Administración vayan a hacer para mantener las infraestructuras portuarias, para dejarlos participar, para mantenerlos vinculados al medio. Por cierto, sabe que se aprobó en la proposición no de ley también, y no lo han cumplido, que se redacte, que se elabore juntamente con la Xunta de Galicia un plan para la restauración y la regeneración del ecosistema durante los próximos años con dinero de la Administración central. Aquí vamos a las alternativas.

A mí, como representante del Bloque Nacionalista Galego, me empieza a preocupar que hable de fondos estructurales ya concedidos o de cambios de los programas operativos de estos fondos estructurales o de reestructurar los fondos IFOP. Eso está bien, pero puede repercutir negativamente en la cuestión si no se

toman antes otras medidas. ¿Por qué razón no echan mano del fondo de contingencia que tienen para los Presupuestos Generales del Estado del año 2003? Son exactamente 2.299 millones de euros. Alemania ante una catástrofe de inundaciones no se contentó con tener el déficit del 3 por ciento, sino que lo aumentó. ¿Por qué razón no recurren a este fondo de contingencia o por qué no aceptan la teoría de que se puede tener un déficit por lo menos del 1 por ciento dentro de las normas de la Unión Europea? Voy acabando, señor presidente.

Termino refiriéndome a la insensibilidad del Gobierno y las responsabilidades a depurar. Con su distanciamiento y su minusvaloración de lo que está aconteciendo nos llevan a una conclusión. No entiendo cómo un presidente del Gobierno es tan insensible a Galicia que parece que le produce aversión y aún no ha aparecido por allí. No es una demagogia. Sabe usted que la fotografía él la tendría garantizada. Yo no tengo ninguna garantizada aunque pateo todo el país, por tanto no vayamos a hacer ahora un contraste comparativo. No tengo ninguna. Le reto a ver cuántas fotografías hay de usted en la prensa gallega y cuántas de este diputado gallego. Ustedes tienen aseguradas las fotos. ¿Por qué no aparece por nuestro país? ¿Tanta aversión tiene? Conteste a eso. ¿Por qué no se abre la comisión de investigación donde están las competencias del Estado? La Xunta de Galicia no tiene competencias. Tendrá que aguantar la movida social, cada vez mayor conforme pasa el tiempo. Dígame por qué no se abre aquí que es donde podemos depurar las responsabilidades mayores, ya que las otras son complementarias. Sabe que llevamos muchos años aquí petando, y se lo digo con esta palabra, para que se cambien los medios de salvamento marítimo en Fisterra. Siempre se paso con displicencia, y lo hicimos porque sabíamos que había problemas.

Para nosotros lo que está aconteciendo es una cuestión de patriotismo, pero de patriotismo gallego, como se está demostrando todos los días. Lo están demostrando el pueblo de Aguiño O Grove, la gente de Cambados, de Villagarcía, de todas las partes del país. Los alcaldes, sean del Partido Popular o de otras fuerzas políticas, están demostrando patriotismo gallego, porque el patriotismo español a nosotros nada más nos llega que en forma miserable y en forma no consecuyente, no sirve nada más que para mal, señor vicepresidente, nada más que para mal. ¿Esto no es España?, se preguntaban en la Rías Baixas. ¿Es España, señor vicepresidente? Ustedes dicen que sí, y administrativa y políticamente lo es. Sean consecuentes por lo menos por primera vez en la historia del país.

Acabo, señor vicepresidente, reprobando la actitud del presidente del Gobierno, reprobando la suya en la medida en que usted está satisfecho y es fiel y obediente a lo que hace el presidente el Gobierno y pidiendo la dimisión de los ministros afectados por implicados, desaparecidos y autocomplacientes. Le digo esto desde

la posición de alguien que por primera vez en los treinta y dos años que llevo observando estas catástrofes pasé de llorar la irritación en el año 1970, a la mayor de las impasibilidades, sequedades y frialdades en el año 2002. Se lo digo con toda la responsabilidad política y esperando que ustedes no sean insensibles en el futuro porque hay aún muchas cosas que arreglar, gravísimas, las vamos a ver en los próximos años, y ahí nos tendremos que ver todos.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA:** Señor vicepresidente, como representantes del Grupo Vasco en el Congreso, acudíamos a esta comparecencia quizá pecando de ingenuidad, esperando unas aclaraciones del señor vicepresidente y unas contestaciones a unas preguntas, pero viendo los turnos anteriores, no le voy a hacer perder su precioso tiempo porque, oída esa relación que nos ha hecho, larguísima y burocrática, de hechos, acciones, revestida de una ironía, que creo que no viene a cuento en este momento precisamente, no voy a perder demasiado tiempo ni se lo voy a hacer perder a sus señorías.

Ante todo, quisiera mandar un recuerdo solidario a todo el pueblo gallego y un abrazo para los gallegos y gallegas a los cuales comprendemos. Los gallegos y los vascos nos comprendemos muy bien, nos conocemos desde hace muchos años, tenemos muchos intercambios de todo tipo, vivimos cara al mar y podemos comprender perfectamente la situación en la cual se encuentran gallegos y gallegas. Cuando vemos las imágenes, cuando conocemos lo que allá ocurre, aparte de un sentimiento de solidaridad, nos embarga un sentimiento de tristeza, de impotencia, a veces, de asombro, de indignación también algunas veces y sobre todo de vergüenza ajena, vergüenza ajena por lo que nuestros representantes han podido observar, por lo que todos vemos y leemos en los medios de comunicación y sobre todo por las declaraciones que oímos a los responsables políticos, entre los cuales le incluimos, señor vicepresidente.

El Grupo Vasco no puede entender lo que hoy ha dicho aquí, sus exculpaciones, su no asunción de responsabilidades, su divagar por datos y detalles que no tienen excesiva relevancia para el esclarecimiento de los hechos, al mismo tiempo que sigue la directriz que parece animar todas las declaraciones de su Gobierno, para *mantenella* y *no endemdalla*: hemos hecho lo que teníamos que hacer, lo hemos hecho cuando lo teníamos que hacer y no se puede hacer otra cosa. Pues a nuestro grupo le parece que esta síntesis es una postura errónea, por no decir falsa, y es errónea desde el primer momento, en que se mostraron dubitativos, asustados cuando no ausentes, y sin valor para tomar una decisión política que le reclamaba el pueblo.

Señor vicepresidente, la obligación de un dirigente es tomar decisiones rápidas y desde luego es mucho peor no tomarlas que tomarlas incluso erróneas. Ustedes se han sustraído a sus obligaciones, se han dedicado a insultar la inteligencia ciudadana, dando datos falsos, ocultando otros, tergiversando algunos, y pintando la situación como no grave, controlada y resoluble. En ese contexto no voy a repetir las declaraciones que hicieron los sucesivos ministros, declaraciones que no tenían nada que ver con la realidad. No voy a repetir todas las falsedades, y no voy a darles otro apodo, que en los medios de comunicación se fueron vertiendo por responsables políticos, tanto de la Xunta como del Gobierno central. Nosotros aquí veníamos a hacer preguntas y a enterarnos por qué faltaba una inversión previa en medios antes de ocurrir el accidente, cuando éste era perfectamente previsible en el tiempo, como ha dicho el representante del grupo del BNG, porque es una situación cíclica que se viene repitiendo en la Costa da Morte. ¿Por qué los medios que hay tienen una mala ubicación en este momento? ¿Por qué la descoordinación de los mismos? ¿Por qué la ausencia de protocolos de funcionamientos claros cuando ocurre la tragedia? ¿Dónde están las estructuras de protección civil de este Estado? ¿Dónde está la célula de crisis a pie de campo? ¿Dónde estaban las fuerzas que teóricamente tienen que participar en esas operaciones de protección civil? Usted ahora, volviendo la oración por pasiva, dice: qué hubiesen hecho ustedes, déme una solución. Pues bien, si ustedes hubiesen convocado un gabinete de crisis o una reunión de todos los grupos, en aquel momento nos podían haber pedido soluciones o ideas. No nos puede pedir ahora las ideas a toro pasado, porque usted y su Gobierno han estado refractarios a tratar con otros grupos de la oposición para llegar a acuerdos. Han estado tan refractarios que, incluso, me consta que la oferta de ayuda de medios del Gobierno vasco ha tenido el silencio por respuesta. A usted y a su Gobierno les tiene que causar sonrojo ver diariamente en la televisión a los pescadores, con sus escasos medios, con su empeño, con su arrojo, cómo están solucionando lo que ustedes son incapaces de solucionar. Eso desde luego es una lección y a nosotros nos da alegría ver a esas personas cómo están saliendo del pozo en el que ustedes les han sumergido. Digo ustedes porque son ustedes corresponsables directos de esta situación; no son los causantes del naufragio, obviamente, pero sí de la situación.

A la vista de las contestaciones y de las aclaraciones, muy claras y muy respetuosas que ha dado a los grupos de la oposición, le diré que la primera decisión entre esas tres alternativas que existían —de llevar el barco a puerto, remolcarlo a alta mar o prender fuego al combustible—, la gente que conoce la zona —como ha dicho el compañero del BNG, y le vuelvo a citar— sabía perfectamente que había que remolcarlo con mejores medios para evitar lo que ocurrió y no alejarlo

de la costa, quitarse el muerto de encima, y nunca mejor dicha la expresión, solución que todos los concedores de la zona, geógrafos, físicos, y gente de la mar sabían perfectamente que era la peor solución. Ahí están los resultados. ¿Por qué no se tomó una decisión? Por falta de cuajo político, por falta de arrestos para tomar una decisión donde uno se puede equivocar, pero hay que tomarla a tiempo y no se tomó. Por ello, manifestamos nuestra reprobación ante esa actuación, nuestra solidaridad de nuevo con el pueblo gallego y renovamos nuestra oferta como vascos sobre las ayudas que podamos aportar solidariamente. Quiero decirle, señor Rajoy, que esta actuación, este fuel les está manchando y que no han tenido la gallardía de reconocer una mala actuación. No le voy a pedir que pida perdón, como ha hecho el portavoz del principal grupo de la oposición, porque usted es lo suficientemente orgulloso como para no aceptar ese reto, simplemente le doy nuestra opinión. Creemos que usted y su Gobierno no han estado a la altura de las circunstancias y que esta marea se los va a llevar.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde intervenir al Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Limitándome al tiempo reglamentario diré, en primer lugar, que el Grupo de Coalición Canaria expresa su solidaridad con todos los afectados por esta catástrofe en las costas gallegas. En segundo lugar, quiero agradecer la presencia del señor vicepresidente primero del Gobierno y ministro de la Presidencia, señor Rajoy, así como la amplia y detallada información que ha dado a esta Comisión Mixta para Asuntos de la Unión Europea. Mi grupo da toda la credibilidad a la información que facilita tan alto representante del Gobierno.

Como se trata de un proceso no cerrado (lamentablemente siguen recogándose tremendas cantidades de lo que en el argot se denomina el chapapote, todo ese fuel pesado), queremos esperar al balance de cuenta de resultados final, cuando se hayan resuelto los problemas de mayor incidencia en la recogida y se pueda hacer un seguimiento. Mi grupo se suma a la propuesta efectuada por la portavoz del Grupo Catalán (Convergència i Unió) sobre la creación de una subcomisión, donde proceda dentro de las Cámaras, para efectuar un seguimiento de las ayudas que aprobábamos la semana pasada (como sabe el señor vicepresidente, mi grupo apoyó la convalidación del real decreto-ley) y las exigencias que del mismo se van a derivar para las reclamaciones, incluso las de orden internacional, porque nos encontramos ante el caso verdaderamente lamentable de un buque que transporta fuel pesado, propiedad de una empresa domiciliada o registrada en Liberia, que resulta que tiene su sede en Grecia y va con una bandera de conveniencia de Bahamas. Luego, estamos ante un laberinto de auténtico filibusterismo

internacional en este tránsito. Nos sumamos también a una posición de tolerancia cero en nuestras costas tanto desde las 12 millas como hasta las 200 millas en la zona exclusiva económica y tenemos que adoptar medidas radicales.

En esta línea, mi grupo apoya que el Gobierno español, y la representación de mi grupo en el Parlamento Europeo se suma también a ello, intensifique las medidas que se derivan de la directiva, tanto la que se aprobó en el año 2001 como paquete denominado Erika I como en la recientemente aprobada en el año 2002, la número 59, como paquete Erika II, aumentando la intensidad de control por los países miembros de la Unión Europea.

Desde Coalición Canaria nos sentimos solidarios ante esta catástrofe que está ocurriendo puesto que el proceso no está cerrado, ya que los pescadores canarios hemos convivido con los pescadores gallegos, al igual que con los andaluces y los vascos, cuando podíamos faenar todos en el banco pesquero canario sahariano y en las aguas de soberanía marroquí, ahora lamentablemente cerrado. Convivíamos en los puertos canarios, fundamentalmente en el puerto de la Luz, en Las Palmas y en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, donde arribaban y amarraban los buques pesqueros de estas procedencias del Estado español. También lo hacemos porque desde Canarias no sólo se está poniendo de manifiesto este sentido de responsabilidad y solidaridad sino también de preocupación. ¿Por qué digo esto? Porque en Tenerife hay una refinería de petróleo, una de las pocas que hay en España, y de las más importantes, que recibe continuamente petroleros que transportan petróleo crudo y las materias derivadas para su tratamiento de refinado en la refinería de petróleos que tiene el grupo Cepsa en Santa Cruz de Tenerife. Por tanto, es lógico que la catástrofe de Galicia traslade una sensación de preocupación. Prueba de ello es que mi grupo parlamentario, el pasado sábado, en Tenerife, aprobó un manifiesto solicitando la creación o la estipulación de un plan integral de vigilancia y protección de las aguas y costas de Canarias. Dicho plan estaría coordinado por la Unión Europea todos los países de la Unión Europea y los fondos correspondientes, y por el Gobierno de la Administración general del Estado con aquellos ministerios responsables en las distintas materias que afecten a la vigilancia y protección de aguas y costas, para que en colaboración con las autoridades canarias podamos tener establecido este plan integral de vigilancia y protección, y a la vista de lo que ha ocurrido en Galicia, podamos afrontar con racionalidad, con serenidad y con eficacia situaciones futuras, si llegaran a producirse.

Nos hemos encontrado en esta lamentable catástrofe con un cumplimiento de las leyes del Murphy, si una cosa desagradable o un fallo puede ocurrir va a ocurrir sin duda ninguna, y además en el peor momento, y así ha sido por las circunstancias de la mar, por la galerna

del Cantábrico, etcétera. Nosotros ofrecemos nuestra colaboración al Gobierno central para que las cuestiones que son críticas, de oportunidad política, de visitas con un componente técnico, político y humano, para estar también presentes en prueba de solidaridad los máximos responsables de todo Gobierno con los ciudadanos que tienen afectada su situación anímica en una angustia a veces generada por la impotencia que de ahí se deriva.

Señor Rajoy, a veces las crisis son necesarias para que se puedan resolver. Es lo que ha ocurrido recientemente en la Unión Europea con motivo de la crisis de las vacas locas, en la que se dio una solución y, es la creación de la Agencia de seguridad alimentaria. Es decir, existe un problema que afecta a varias naciones y hay que resolverlo en un escenario de la Unión Europea, porque ningún país por sí mismo puede resolver este problema. Usted lo ha explicado bien. Este problema del *Prestige* no se puede resolver sólo con medios ni con decisiones puramente locales o del Gobierno español, sino que es necesaria una concurrencia de medios y de voluntades para que solucionemos el problema colectivamente legislando normas para aquellos países que se puedan ver afectados.

Espero que de la reunión de Copenhague salga lo que se pueda llamar un Erika III o un Prestige I para que algo se solucione. Igual que en la crisis de las vacas locas se creó la Agencia de seguridad alimentaria, nosotros pedimos la creación de una agencia de seguridad marítimo-costera, dada la extensión de las costas que tiene la península Ibérica y concretamente España en el Cantábrico, en el Atlántico, en el Mediterráneo. Han dicho otros intervinientes que viven en regiones españolas costeras que se vive de cara al mar; nosotros en Canarias y en Baleares vivimos rodeados por el mar y de ese mar nos llegan unos beneficios económicos a través de la pesca o como en Canarias y en Baleares a través del turismo y necesitan ser protegidos con una legislación dura, con una legislación disuasoria de cualquier actuación que venga de fuera. Una agencia de seguridad marítimo-costera en España puede sumar medios y coordinarse con la sociedad de salvamento marítimo de todas las entidades estatales y autonómicas que existen. Sumándonos a este principio de apoyo y colaboración a unos y a otros, de solidaridad y de aportar ideas constructivas, está la línea que en este momento defiende en nombre de Coalición Canaria para poner reflexión, sensatez, sosiego y no perturbar hasta que no veamos el balance final del resultado de la operación.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo Parlamentario de Entesa Catalana de Progrés.

La señora **CID PAÑELLA**: Señor ministro, quiero agradecer en primer lugar, su comparecencia, y al igual que otros grupos expresar la solidaridad de mi grupo parlamentario, Entesa Catalana de Progrés, por la com-

plicidad que siempre ha existido con el pueblo gallego en estas circunstancias tan difíciles por las que están pasando.

Señor vicepresidente, esta tarde he asistido con enorme preocupación a su escenificación. Posiblemente todo ello sea un golpe de efecto y quizá esta senadora peque de ingenua, esperando algo de autocrítica ante lo acontecido. Sinceramente, a la vista de lo que usted ha expuesto y de su grado de autocomplacencia con todo lo que ha ocurrido, seguro que los gallegos y las gallegas en particular y la sociedad en general que nos esté viendo y escuchando estarán hoy más preocupados que ayer. Ha hecho usted una exposición con un hilo conductor, una exposición exhaustiva que evidentemente es de agradecer, pero por suerte también hemos podido seguir lo acontecido a través de los medios de comunicación, ya que la espera de una comparecencia de un miembro del Gobierno tan destacado como usted para hablar sobre este tema ha sido larga. Siguiendo ese hilo conductor —voy a procurar ser breve en mi intervención, tratando de ajustarme al tiempo—, usted ha empezado con un relato de los hechos, y tal como usted lo ha contado con su retórica descriptiva, parece inevitable que el desastre sucediese, que estaba predestinado a ocurrir y que de ninguna manera podía predecirse, que las costas gallegas estaban condenadas desde el mismo día 13, a las tres de la tarde, a ser protagonistas de las imágenes que todos hemos podido ver durante los últimos 22 días. Y nos ha dicho que las decisiones tomadas se basaban en la eficacia de las mismas. ¿Pues dónde estaríamos ahora si no hubiera sido así? Le recuerdo que al inicio de esta sesión todos estábamos de acuerdo en que nos encontrábamos ante una situación excepcional de emergencia. No pongo en duda la voluntad de éxito de las acciones que ha emprendido el Gobierno, pero permítame que cuestione la prontitud, la eficacia y la diligencia de las mismas. No es razonable ni sería lógico que de haberse cumplido los requisitos que usted ha apuntado estuviéramos en la situación que estamos, puesto que la realidad es la que es y está a la vista de toda la sociedad española. Es cierto que hay que adoptar decisiones rápidas, como usted ha dicho, pero también es verdad que el Gobierno tiene la obligación de que esas decisiones sean eficaces y no lo han sido. Usted en su exposición en ningún momento ha puesto un ápice de autocrítica en todo lo que ha sucedido, por tanto es preocupante el relato de los hechos, de los cuales todos hemos sido testigos a través de los medios de comunicación, habiendo oído en algunos momentos con enorme sorpresa explicaciones que daban representantes del Gobierno, que no hacía falta desmentirlas sino solamente ver las imágenes en las que quedaba claro que la realidad estaba muy lejos de lo que dichos representantes del Gobierno transmitían. Por ejemplo recuerdo aquello de que no hay marea negra, sino manchas irregulares. ¿Cuándo constatan ustedes realmente, señor

vicepresidente, la magnitud de la tragedia? ¿Lo han hecho a día de hoy en realidad?

En segundo lugar, usted ha hablado de las medidas organizativas. La organización y la coordinación habrán funcionado a nivel de despachos, no se lo niego, pero esas medidas no las hemos percibido ni en el mar ni en la costa gallega. A mí me gustaría saber, al igual que han manifestado otros portavoces, todo lo relativo al control y al seguimiento que se va a hacer en relación con los efectos de esta tragedia en los próximos meses y años, si se va a mantener ese gabinete y qué forma se le va a dar de continuidad.

En tercer lugar, ha comentado usted las decisiones operativas, habiendo manifestado que afectan a las personas. Alguien ha dicho esta tarde aquí que quizá su vertiente humana del problema ha estado descuidada. Lo cierto es que ha manifestado usted que en todo momento han sido conscientes de la magnitud del problema económico y social que resultaba del accidente del *Prestige*, y es evidente que a raíz de las consecutivas declaraciones que se han ido haciendo desde el Gobierno esto no es así. Siempre han ido a remolque de la realidad. Su previsión siempre ha sido la más optimista y nunca se ha cumplido. El real decreto ley del que usted hablaba engloba, como usted muy bien ha descrito aquí, toda una serie de municipios, y usted mismo ha dicho hoy aquí: y va a haber que alargar la lista. ¿Cuál es la magnitud de la tragedia social y económica que ustedes dicen que tienen medida tan bien en estos momentos? Las decisiones operativas hay que tomarlas con medios. Es cierto que para hacer frente a esta catástrofe, que ya estaba anunciada con los precedentes que usted mismo ha nombrado aquí hoy y otros que se ha dejado, no tenían los medios. ¿Por qué no hablamos también de la obligación del Gobierno de prever esta situación que se ha producido? Si me lo permite (quizá pecho de ingenua, y le pondré fácil la respuesta, ya que soy nueva en esta legislatura), se ha hablado hoy aquí de la oposición, del Gobierno y de lo que hace referencia a tener cuidado o no con el tema de la lealtad. Considero que lo primero que hay que hacer es ser leal con el pueblo, el Gobierno tiene que serlo y es evidente que con las respuestas que se han dado y con la exposición de autocomplacencia que ha hecho usted aquí esto no ha sido así. Por tanto apelaría a esa lealtad. De buen seguro que las medidas paliativas hubieran sido más efectivas, porque con otros medios a su disposición hubieran estado en una situación de control, que en esos momentos no se ha dado. Usted ha hablado de la batalla que se ha realizado desde el mar y desde el litoral para preservar la riqueza ecológica y ha mencionado el Plan de salvamento marítimo 2002-2005. Señor vicepresidente, la verdad es que parece que todo estaba previsto para que esta catástrofe pasara a partir del año 2003, para el Gobierno, para Europa, para los planes y para todo, porque si se hubieran seguido bien las recomendaciones europeas y se hubieran

aceptado las recomendaciones del Consejo cuando tenía que hacerse y no se hubieran aplazado un poco, parece ser que el *Prestige* ni siquiera hubiera estado surcado mares en esos momentos. Por tanto parece que estaba previsto que tuviera que pasar algo así y fuera a partir del 2003. Pero la realidad es la que es y también es cierto —si me permiten la similitud— que la culpa es negra, como las manchas del vertido del *Prestige*, y nadie las quiere, pero lo que no se puede hacer es hablar de la climatología, de la fragmentación de las manchas, de la evolución de esa fragmentación, del deterioro del buque, etcétera. Lo cierto es que también podríamos preguntarnos qué medidas de recogida de datos se han tomado, si sólo son climatológicas o también hay medidas, como han apuntado algunos técnicos, que nos hubieran dado una mayor información, y que hacen referencia a la recogida de datos por sistemas vía satélite que puedan dar mayor información del movimiento de la marea negra —de la mancha en su terminología— y por tanto de una mayor y rápida actuación.

En cuanto a las acciones en la costa, los hechos en la costa ya están consumados. No sabía lo que se había distribuido, aunque aquí ha facilitado usted un listado extenso, pero sí sabemos seguro que es insuficiente. Esto lo sabemos seguro porque lo hemos presenciado en vivo y en directo, porque las numerosas personas que estaban dispuestas a trabajar no tenían en su mano los utensilios para hacerlo. Como le digo, quizá mi intervención le parezca muy crítica, pero intento compensar la falta de autocrítica que ha puesto en la suya y la realidad es que usted ha dicho que había 183 playas afectadas y 18 con mucha gravedad. Sinceramente, también creo que estamos dando palos de ciego y que en estos momentos, como decía antes, la magnitud de la tragedia no está calculada; por tanto en este tema pediríamos mayor rigor.

Respecto a las acciones legales, evidentemente el pago de indemnizaciones se realiza a toro pasado. Claro que ustedes tienen que defender el mayor pago posible de indemnizaciones de todos los fondos posibles, y cuando usted, hablaba de este tema ha hecho referencia cuatro veces al término: más adelante. Me permitirá que desde mi grupo le digamos también que cuando hayan terminado todas sus gestiones y veamos cuál ha sido la respuesta del Fondo de Cohesión, cuál ha sido la respuesta del FIDAC, el resultado de sus gestiones, también más adelante, en una nueva comparencia suya, podremos hablar sobre este tema, porque ¿podemos dar alguna cifra, siquiera una estimación aproximada de los costes totales de esta catástrofe? Si no podemos hacerlo, ¿cómo vamos a hablar de indemnización, de indemnizar los daños? Lo que Europa está contestando viene a ser eso. Por tanto si no sabemos, más adelante hablaremos y concretaremos.

Iniciativas en la Unión Europea: prevención, seguridad marítima. Usted lo ha dicho, señor ministro: esto es el futuro. Y la pregunta es: ¿En cuánto van a adelan-

tar ustedes el cumplimiento de las medidas que recomienda Europa por esta catástrofe? Sobre el futuro en otras costas, desde Entesa Catalana de Progres le quiero transmitir nuestra preocupación por las costas catalanas, en las que también hay tráfico marítimo de hidrocarburos y demás, y también estamos en estos momentos siguiendo con atención sus actuaciones y pidiendo previsión, sobre todo previsión para que una catástrofe de esta envergadura no vuelva a producirse en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: La verdad es que hemos asistido hoy a una lección magistral de lo que hemos denominado filibusterismo parlamentario. La intervención del vicepresidente del Gobierno ha sido extensa una intervención, pormenorizada, pero una maraña en la que intenta perder a la oposición, para luego decir que la oposición es desleal y antipatriótica, como si el Gobierno y el vicepresidente del Gobierno tuvieran el monopolio de la lealtad y del patriotismo. Nosotros pensamos que los patriotas y los leales en estos momentos son quienes a pesar del Gobierno están dedicados a intentar parar la marea negra y también se dedican a intentar parar la marea de desconfianza en la política, porque ustedes están poniendo en peligro no solamente el prestigio del Gobierno, que en todo caso tendrán que ganárselo ustedes, están poniendo en peligro el prestigio de la política y de las instituciones, y en eso no les vamos a ayudar desde la oposición, señor vicepresidente del Gobierno, aunque nos llamen desleales. Nosotros no compartimos con ustedes la visión idílica de esta catástrofe. Perdón, catástrofe, igual tenía que haber dicho otra cosa: mancha, sucedido, evento, pero es una catástrofe, señor vicepresidente del Gobierno, aunque usted haya dicho hoy ante esta Cámara que no hay tal catástrofe, que el Gobierno lo ha hecho prácticamente todo bien... (**Rumores.**) No, no hay tal catástrofe. Por ejemplo, el señor vicepresidente del Gobierno se ha permitido decir (**continúan los rumores.**) Que sus informaciones sobre el submarino —fíjese la confianza que puedo tener yo en el Gobierno y en usted— eran que no había detectado nada en las pérdidas del buque *Prestige* que se encuentra en estos momentos en el fondo del mar. ¡Fíjese qué casualidad!. Nosotros conocemos el contrato que obliga a la confidencialidad por parte de los técnicos que están en ese submarino y también que ustedes presionaron hasta el último momento y aplazaron por ello dos días la presencia del submarino en el fondo del mar, para que los técnicos del submarino no fueran técnicos de la empresa francesa sino que fueran técnicos mucho más fieles al Gobierno. Pero no les ha servido de nada, señor vicepresidente del Gobierno. (**Rumores.**) No les ha servido de nada, porque ahora, en este mismo momento, seño-

rías, la BBC está poniendo en pantalla unas imágenes en directo que muestran como el petrolero hundido pierde petróleo a chorros, lo cual demuestra que a pesar de los intentos del Gobierno para evitar que la información llegue a los ciudadanos, finalmente la información llega, y lo que se produce es un descrédito de toda la política informativa del Gobierno. **(Rumores.)**

Señor vicepresidente del Gobierno, su única preocupación, la única preocupación de su Gobierno ha sido que esto no apareciera desde un primer momento con la dimensión de una catástrofe. Por eso no han querido comparecer antes ante esta Cámara, por eso no han querido que compareciese el presidente del Gobierno, por eso no han querido que el presidente del Gobierno visitase Galicia, por eso tampoco les ha gustado que la visitase el rey y por eso no han querido que el Ejército interviniese desde un primer momento en ese conflicto, porque no querían dar la imagen de una catástrofe. **(Rumores.)** Si las cosas están tan bien, si ustedes lo han hecho todo bien, si la ley es perfecta, si los medios son poco menos que exuberantes y si la gente, los pescadores y los mariscadores se quejan de cuento, ¿por qué el presidente del Gobierno no compareció ante esta Cámara o no visitó Galicia para explicar todas esas maravillas? Hubiera sido maravilloso para el Gobierno presentar ese balance tan importante de su actividad tan exitosa en esta materia. Lo que pasa es que las cosas no son como ha dicho el vicepresidente del Gobierno ante esta Cámara y son más parecidas a lo que dicen los ciudadanos y a lo que, a pesar del presidente y del vicepresidente del Gobierno, aparece en los medios de comunicación. Ustedes también han dado instrucciones a la Marina Mercante para que no se dé información y también han presionado —lo han dicho los propios trabajadores de Televisión Española— a los trabajadores de la televisión pública para que no dieran determinadas informaciones a los medios de comunicación, a los ciudadanos, y para que ocultasen la realidad. **(Rumores.)**

Pero vayamos a otras materias muy importantes también, aunque sólo por ésta, tan sólo por la manipulación, tan solo por la prepotencia, el Gobierno del Partido Popular merecería ya la censura. Señor vicepresidente, vayamos a lo que denominaremos responsabilidad política del Gobierno. Es verdad que el Gobierno no tiene la responsabilidad directa del accidente —nadie se lo ha dicho—, pero el Gobierno tiene una grave responsabilidad política en que ese accidente haya terminado con unos resultados negativos, mucho más negativos que si se hubieran tomado las decisiones correctas. El señor Aznar, en una carta al presidente de la Comisión Europea Romano Prodi, dice que ahora defiende que se apliquen de manera inmediata las medidas que se discutieron y que la Comisión Europea propuso al Consejo de Ministros de la Unión Europea. Se olvida el señor Aznar que es uno de los gobiernos que dilató la aplicación de esas medidas del doble casco, las medidas de separa-

ción de la costa o las medidas que tienen que ver con las inspecciones de los buques petroleros. Se olvida de eso y se olvida asimismo de que este Gobierno todavía hoy no ha traspuesto las directivas europeas Erika. Normalmente ustedes se preocupan mucho por lo que ha ocurrido antes de ustedes, pero ¿y ustedes? ¿Y su responsabilidad política? ¿Y la responsabilidad política de haber actuado en la Unión Europea para anteponer a los intereses ambientales, a los intereses económicos, intereses delincuentes de ese sector? ¿Y las posiciones del Gobierno para trasponer las directivas europeas, aprobadas en el 2000 y en el 2001 y todavía no traspuestas por el Gobierno español? ¿Qué responsabilidad política van a asumir ustedes?

Pero hay más, señor vicepresidente del Gobierno, ustedes retan normalmente a la oposición —ya es la enésima ocasión— a que les digamos qué podían haber hecho en el momento que el petrolero estaba prácticamente abierto, echando petróleo a chorros y había que tomar una decisión. Lo que les echamos en cara, señor vicepresidente del Gobierno, es que cuando se produce en el mar el grave accidente de este petrolero, que es un cascarón y un peligro para el medio ambiente, este Gobierno, que tanto ha denostado los planes y ha entronizado la realidad, no tenía plan de emergencia. Además, el Gobierno podía haber utilizado otro método, que lo está utilizando en estos momentos el Gobierno francés, que, se llaman planes de contingencia y obligan a determinadas garantías, garantías de composición de las comisiones y garantías técnicas. Pero amigo, el Gobierno no tenía interés en dejarse guiar por criterios técnicos para decidir si el barco se perdía en el mar y provocaba una catástrofe ecológica o si el barco se acercaba a puerto y se reducía esa catástrofe, y al final el Gobierno tomó una decisión política; no por criterios técnicos, sino una decisión política. En primer lugar, por aquello de que ojos que no ven corazón que no siente; cuanto más lejos mejor, poco importa lo que afecte al medio ambiente y si mañana lo que hoy regamos llega y riega el conjunto de la costa gallega, el conjunto de la costa del norte de España. Primera reacción del Gobierno, una reacción puramente política, a corto plazo y sin criterios técnicos.

Segundo elemento. Le tengo que preguntar, señor vicepresidente del Gobierno, no solamente si no ha traspuesto las directivas o no ha aplicado determinada medida de protección del medio ambiente, le tengo que preguntar si el Gobierno sabe que el millonario estadounidense Marc Rich, implicado en 51 delitos de venta ilegal de crudo y tráfico de armas, es quien controla la propietaria del *Prestige*, y le tengo que preguntar al señor vicepresidente del Gobierno si sabe que ese millonario tiene un estrecho colaborador en España, propietario de remolcadores *Nossa Terra*, propietario del *Ría de Vigo*, que aplazó durante no sé cuánto tiempo el movimiento del barco en el mar, que mareó el barco en el mar, que provocó la apertura definitiva del

buque y que fuese a pique al fondo del mar. Esa situación también debería explicarla el señor vicepresidente del Gobierno, porque si no, vamos a pensar que no sólo había un criterio político, que también había intereses económicos en esta materia, que se impusieron a la debilidad de la política.

Voy a hacer un excursus histórico, ya que al señor vicepresidente del Gobierno le gusta tanto la historia cercana. Yo le hablo de la ficción, de *Veinte mil leguas de viaje submarino*. No sé si sabe que en esta novela hay un pasaje dedicado a la ría de Vigo, un pasaje dedicado a los galeones que cargados de oro acabaron en el fondo de la ría de Vigo. ¿Sabe usted por qué se generó ese conflicto que provocó que finalmente esos galeones acabaran en la ría de Vigo? Dice Julio Verne que ese conflicto fue un conflicto de intereses económicos y de debilidad política. ¡Cómo se parece la situación actual a la que preveía Julio Verne! Además, Julio Verne tiene un submarino que se llama *Nautilus*, ¿no sé si lo reconocen ustedes? Es el submarino que ahora está mostrando que todavía hay, desgraciadamente, un derrame de petróleo del barco *Prestige*, que está en el fondo del mar. Ese *Nautilus* demuestra también el carácter de su política. Fíjense, necesitan ustedes un submarino francés; necesitan un medio que no tienen en España y que lo tienen que buscar fuera; necesitan que esa investigación la haga una institución o una organización de carácter privado, en definitiva, necesitan llegar a un acuerdo para ocultar la información. Pues bien, esa ha sido la actitud del Gobierno a lo largo de toda la crisis, la actitud general del Gobierno en toda la crisis.

Antes me refería al problema de la trasposición de las directivas europeas que no la ha hecho el Gobierno. Me he referido a la falta del plan de acción, aunque hubiera un plan de contingencia europeo que el Gobierno parece ser que no ha puesto en marcha porque significaba controles técnicos. Ahora me voy a referir también a los medios públicos que tiene el Gobierno en materia de salvamento marítimo. El submarino amarillo, el submarino francés es la demostración de las carencias de la política del Gobierno en lo que podemos denominar el Estado mínimo. Al final, ustedes consideran que cuanto menos Estado, mejor, pero ante situaciones de emergencia se dan cuenta de las carencias que supone ese cuanto menos Estado, mejor. Y nos hemos encontrado con que no había plan de emergencia, que no hay mecanismos de coordinación puestos en marcha por parte del Gobierno hasta varios días después de producido el problema y que, por otra parte, nuestros medios (aunque el Gobierno siempre mira hacia atrás, yo no sé si es al submarino *Nautilus*, de la época de Julio Verne) han sido insuficientes, al menos es lo que percibe la ciudadanía. Cuando se necesita coger el petróleo con las manos, cuando se necesita el voluntarismo y el compromiso de los ciudadanos por el fracaso del Gobierno, en ese momento yo creo que se demuestra claramente que los medios no han sido sufi-

cientos. A mí me gustaría que el vicepresidente del Gobierno reconociera al menos eso, que no ha habido suficientes medios para enfrentar la marea negra. En mi opinión, sería una muestra de humildad por parte del vicepresidente del Gobierno, aunque hasta ahora no ha sido esa la actitud de la vicepresidencia del Gobierno ni la del Gobierno del señor José María Aznar.

En nuestra opinión, en estos momentos hay que hacer dos cosas importantes. Por una parte, creemos que hay que declarar zona catastrófica a Galicia para que a Galicia lleguen todos los medios que no han llegado y para que se adopten medidas extraordinarias que permitan la recuperación económica y la regeneración del medio ambiente. Es verdad que ustedes han puesto en marcha medidas económicas inmediatas, que nosotros hemos valorado y hemos votado a favor, aunque en algunos casos nos parecen parciales porque los sectores afectados son muchos más que el directamente concernido por la catástrofe, pero además de esas son necesarias otras medidas, y eso nos lleva al problema del Estado mínimo o de lo público mínimo que defiende el Gobierno. No vale con que ustedes digan aquí que va a haber una reorientación de los fondos europeos. Ustedes tienen que decir aquí qué presupuestos propios están dispuestos a destinar a esta catástrofe, si van a abrir un crédito extraordinario para afrontar las consecuencias económicas, sociales y ecológicas de la catástrofe del *Prestige*. Eso les haría creíbles y haría creíble su defensa, en este caso nueva, ante la Unión Europea de que se apliquen cuanto antes las medidas de protección frente a los intereses de los barcos petroleros, frente a los intereses económicos que siempre se han impuesto, también por su complacencia, a los intereses sociales y a los intereses ecológicos.

Termino, señor vicepresidente del Gobierno, pidiéndole responsabilidad. Es verdad que la responsabilidad directa la han tenido quienes han fletado ese barco, quienes han vulnerado las leyes y quienes, finalmente, han provocado una catástrofe ecológica. Pero ustedes han tenido una actitud irresponsable, la actitud irresponsable de quien cree que la propaganda lo soluciona todo, y la propaganda finalmente se muestra como tal, propaganda engañosa, y detrás de la propaganda se demuestran las flaquezas de este Gobierno, tanto en su política medioambiental en Europa como en su política económica, social y territorial en nuestro propio país.

Nosotros seguimos considerando que ustedes se merecen una moción de censura, señor vicepresidente del Gobierno, porque llueve sobre mojado. Llueve sobre mojado que ustedes no afronten los problemas, llueve sobre mojado que ustedes incrementen la gravedad de los problemas y llueve sobre mojado que consideren menores de edad a los ciudadanos españoles desinformando y manipulando la información, pero sobre todo llueve sobre mojado que cuando la oposición hace su labor de criticar y de emplazar al Gobierno, ustedes nos titulen a todos los miembros de la opo-

sición de antipatriotas y desleales. Nosotros creemos que el patriotismo se demuestra de otra manera, porque nosotros creemos en el patriotismo de los ciudadanos, no en el patriotismo de aquéllos que cogen la bandera para tapar sus flaquezas. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra, en el turno de portavoces, la portavoz del Partido Popular.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señor vicepresidente, señorías, los gallegos hemos vivido desde el primer día angustiados por la catástrofe del buque *Prestige*, y desde luego compartimos el dolor de tantos hombres y de tantas mujeres de nuestras costas que veían cómo la marea negra les llevaba sus bancos de marisqueo y llegaba a sus costas, sufrimiento que desde la más sincera solidaridad hemos hecho nuestro. Queremos, cómo no, mostrar hoy aquí nuestro apoyo explícito a los marineros, a los mariscadores, a las cofradías de pescadores, a los trabajadores y a todos los empresarios en general de las zonas especialmente afectadas. También queremos evidenciar todo nuestro reconocimiento a todos aquellos que de forma voluntaria han venido a Galicia a ayudar y a colaborar de verdad.

Quiero agradecer al señor vicepresidente primero la extensa información que nos ha proporcionado, de la que se deduce claramente que la acción del Gobierno está perfectamente coordinada por él. Además, se deduce cómo la voluntad del Ejecutivo es la de mantener clara y ampliamente informada a esta Cámara. **(Rumores.)** Naturalmente que sí. Lo único que ustedes han demostrado es que no les interesaba, pero eso es lo que de verdad le interesa a nuestro grupo y al pueblo español. Ha sido una información perfecta ante un accidente, el del petrolero *Prestige*, sufrido en condiciones claramente adversas de la mar, a unas 27 millas de la costa de Galicia; un buque que nunca debería haber podido navegar en las lamentables condiciones en las que estaba con un material contaminante. Por tanto, estamos ante un grave accidente producido en medio de un fuerte temporal. Hay que ser gallego para conocer de la fuerza de un temporal y hay que ser marinero de la Costa de la Muerte para entender cómo la fuerza del viento... **(Risas.)** Sí, a ustedes les hace gracia, pero ha habido muchos marineros de la Costa de la Muerte que han perdido la vida en ese bravo mar, que por eso lleva su nombre y ustedes se ríen de ello. **(Aplausos.—Un señor diputado: ¡Muy bien!)** Esos temporales caen sin duda como una losa sobre esta zona y han caído también como una losa en el accidente de este barco.

Ante ese desastre del *Prestige*, aunque quieran negarlo —ya sé que lo han negado—, el Gobierno reaccionó de forma inmediata y coordinada. ¿Por qué? Porque inmediatamente se constituyó una comisión de coordinación y seguimiento de las medidas para paliar los efectos de los vertidos en las que estaban perfecta-

mente coordinadas las dos administraciones del Estado. Todo ello, además, en coordinación también con el Plan nacional de contingencia por contaminación marítima. Naturalmente, se inician los trabajos y las acciones bajo una unidad de dirección que coordina el vicepresidente primero, como ha quedado muy claramente demostrado en la intervención que ustedes no querían escuchar, y con la primera preocupación puesta sin duda en las personas, en los trabajadores, en las familias y en las empresas que iban a sufrir los perjuicios, pero sin olvidar la preservación de nuestro rico patrimonio medioambiental. Cuando se empeñan ustedes en decir, y lo he visto en todos los grupos... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señores diputados, ruego un poco de silencio.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Cuando se empeñan en decir que ha faltado coordinación, a mí me gustaría preguntarles en qué se basan para decirlo. Demuéstrenlo con hechos. Díganlo claramente y no con palabras vacías y con frases hechas.

Me pregunto cómo calificaría usted, señor Zapatero, que ante la tragedia del *Cason*, que asoló Galicia, el presidente González Laxe tuviese que llamar telefónicamente al entonces presidente expresándole su preocupación —y está recogido en los diarios de información gallega— por la falta de información ante ese grave suceso; cómo podrían valorar las palabras que muchos gallegos recordamos: «la situación es dinámica y no es sólida, podría cambiar para mejor o cambiar para peor». ¿Le suena a broma, verdad? Pues esas eran las palabras que decía el que coordinaba la tragedia del *Cason*. El señor vicepresidente ha recordado perfectamente cómo el señor González Laxe anunciaba la urgente evacuación de Cee, Camariñas, Muxía, Finisterre y Carnota. Sin embargo, diez minutos después el gobernador civil pedía urgentemente que algún médico, con alguna experiencia, informara a través de la radio de las medidas elementales ante el posible contacto con la toxicidad de la zona para la gente y un minuto más tarde el Gobierno anula ya esa orden de evacuación tan amplia y dicen que solamente para Finisterre. Después viene el secretario de Protección Civil de la Xunta y mantiene que sí es necesario evacuar la zona. Después, el delegado del Gobierno se desdice y anuncia que la nube no es tóxica y que si fuera tóxica no quedaría ninguna criatura humana viva en Finisterre. **(Un señor diputado: ¡Qué barbaridad!)** Esto sí es descoordinación perfecta e incapacidad manifiesta y yo diría, además, irresponsabilidad muy grave. Ahora nos vienen a dar lecciones de gestión ante una crisis. **(Rumores.—El señor López Aguilar: Ustedes no.)** Vienen a poner sobre la mesa tamañas actuaciones. **(El señor López Aguilar: Dios nos libre.)** Ese es el aval de una gestión del Gobierno Socialista ante catástrofes y nunca hemos negado que

lo sea ésta de la que hoy nos estamos ocupando. Estas críticas se las hacemos ahora en caliente, en el momento. Lo que se evidenció fue voluntad de ayuda y de colaboración total, y lo veremos; pero muy al contrario de esas actuaciones aquí ahora descritas, en este caso no ha faltado dirección en ningún momento. Ha habido un órgano de dirección. Ha habido personas, que es lo importante, cualificadas. Ha habido personas expertas, responsables, técnicos que han decidido la ejecución de las acciones que han considerado correctas en este momento, y este es el único criterio de responsabilidad con el que tiene que actuar siempre un gobierno. Actuaciones, señorías, que como se ha dicho estaban también condicionadas por las circunstancias que a ustedes les hacía gracia al principio del siniestro, por esa climatología adversa de la que se han reído porque tal vez no conocen Galicia (**Rumores.**) Y por ello se han producido algunos daños que resultaron ser humana y técnicamente inevitables, como el vicepresidente ha dicho.

Sin embargo, debe quedar claro, por mucha ceremonia de la confusión que quieran introducir, que las respuestas que se dieron lo fueron de acuerdo con los técnicos. No fueron decisiones políticas basadas ni en intuiciones ni en pareceres. Hacerlo así, repito, sería una gran irresponsabilidad. Ya sé y lo estoy viendo, incluso no quieren dejarme hablar, que cuestionan todo, pero no demuestran nada. Rechazan todo lo que hace el Gobierno. Ya sabemos que han cuestionado incluso las decisiones de los expertos, de los técnicos de alejar lo más posible de la costa la bomba del *Prestige*. Se ha dicho aquí por varios grupos. ¿Creen de verdad que la solución hubiera sido introducirlo en una ría? Les pregunto: ¿En cuál? Sé positivamente que no había ninguna cofradía de pescadores que hubiese aceptado ese buque. ¡Y con razón! Porque saben que se hubieran vertido de entrada 20.000 toneladas en una ría, muerte segura para esa ría y esa es la responsabilidad y la ligereza de ustedes (**Un señor diputado: ¡Muy bien!**) Si no están seguros, si creen que lo que están diciendo no es cierto, les reto a que pregunten a las cofradías de pescadores quiénes estarían dispuestos, por ejemplo, ... (**Rumores.—Un señor diputado: ¿No eran 9.000?**)

El señor **PRESIDENTE:** Señores diputados y senadores, hagan el favor de guardar silencio. Pueden no estar de acuerdo, pero no necesitan manifestarlo de una forma tan permanente y ruidosa. Les ruego mantengan un poco de silencio.

La señora **SAINZ GARCÍA:** No se definen. Ya nos tienen acostumbrados a que eso es lo único que hacen, pero así no se construyen alternativas. Y desde la convicción de que tampoco se podía haber hecho un trasvase —convicción que tenemos por los informes técnicos, no por pareceres, señorías—, no quedaba más alternativa, como ha dicho el vicepresidente, que sacar-

lo fuera, lo más lejos posible, como así se hizo en lucha, aunque se vuelvan a reír, con un terrible temporal y con un barco basura, medida que apoyaban y consideraban la única acertada, repito, las cofradías.

Además, lo digo de nuevo, en estas actuaciones se han guiado por los criterios técnicos, y hay copias de informes que obran en poder de quien los quiera, que dicen textualmente que con las condiciones meteorológicas que reinaron durante estos días hubiera sido imposible realizar un trasvase de carga en mar abierto y supeditado, además, a la temperatura del fuel, ya que al no disponer de calefacción los tanques y con la baja temperatura de la carga resultaría imposible el bombeo. ¿Ven ustedes? La cuestión es mucho más compleja de la simplicidad a la que ustedes quieren reducirlo todo. El relato de las medidas que ha hecho el vicepresidente indican también claramente que sí hubo medios. Es posible que en alguna ocasión hubiese faltado alguno pero nunca, como antes se ha recordado, hubo tantos medios, ni nunca fueron tan rápidos. Es cierto que había muchos medios, pero también es cierto que estaban presentes allí los temporales.

Hay que asumir que una marea negra es técnicamente imparabile, que la lucha contra ella es especialmente difícil en las adversas condiciones meteorológicas y marítimas, y que no se recogió más fuel porque los barcos no podían hacerlo en medio de esas olas de seis metros. Hubo días en que estuvieron parados, lo sabíamos y todos estábamos pidiendo que se calmasen para que de verdad esos medios que allí estaban pudieran actuar. Gracias a que se ha podido hacer hoy se han retirado más de 10.000 toneladas, como gracias también hay que dar a cuantos voluntarios de verdad, repito, han ayudado, como también nos alegramos de que el ejército haya estado ayudando mucho antes de que se hubiera acordado de él el Grupo Socialista. Aquí se ha hablado reiteradas veces, como una improvisación, de marineros, de barcos gallegos que van y vienen en soledad luchando e intentando poner barreras sin apoyo, luchando contra la marea negra, abandonados de los poderes públicos, pero es exactamente todo lo contrario. Es muy fácil hablar desde la lejanía, sin rigor y sin conocimiento. Es efectivamente el esfuerzo solidario y admirable de las gentes del mar que están colaborando, no abandonadas, no aisladamente, sino en el marco de unos planes de urgencia programados con las cofradías de pescadores y con la Xunta, y que se han utilizado en otros casos similares, porque permiten actuar allí donde los grandes barcos no pueden hacerlo. Reconocemos que es posible que hubiera podido haber algunos problemas y que faltase en algún momento contenedores ante el ritmo que llevaban de la recogida. Pero eso inmediatamente fue subsanado y hoy todo se está perfectamente trasladando a Repsol y Somoza.

No hay discrepancias con las cofradías, con las personas del mar que están trabajando. Además, las ver-

dades se ponen de relieve muy pronto, porque los hechos, señorías, cuando son ciertos son incuestionables. ¿Saben ustedes que el día de la manifestación en Caión estuvieron el 90 por ciento de los patrones mayores afectados con el vicepresidente y con el conselleiro de Pesca, y le dieron las gracias públicamente por los esfuerzos, por ese plan integral, por esas ayudas inmediatamente aprobadas y por un comportamiento que no tiene nada que ver con la negligencia y el abandono ante las crisis acaecidas cuando gobernaban otros.

En modo alguno podemos compartir tampoco que se diga que se intentó minimizar los daños ni restar importancia a las consecuencias económicas y ecológicas. Lo que se pretendió es transmitir a unas gentes que estaban angustiadas la confianza de que saldremos adelante desde la seguridad de que el Gobierno está poniendo todos los medios para ello, a pesar de que muchos de ustedes están intentando crear confusión, como aquí se ha visto, a pesar de las sospechas que quieren también transmitir, a pesar de que su única colaboración ha sido hasta el momento una crítica brutal. Lejos de mí, desde luego, intentar decir que ustedes no tienen que hacer oposición, pero no puede llamarse oposición responsable a quien únicamente intenta sacar crédito político. Ustedes están buscando dañar únicamente al que creen que es su enemigo, al Gobierno. El único enemigo común debe ser ahora el fuel lanzado por ese barco basura (**Risas.**), y a combatirlo, hay que aunar todas sus fuerzas.

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada, vaya usted concluyendo, por favor.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señor presidente, le agradecería su benevolencia, dado que yo no voy a utilizar el término posterior de réplica.

Qué diferencia de visión. Ustedes ahora, desde la oposición, jaleando, crispando, pero ¿qué hicieron cuando gobernaron? Por desgracia los gallegos recuerdan, cómo no, los siniestros de *Cason*, pero también los del *Mar Egeo* y los daños que produjeron a las costas gallegas y ante ellos no hubo ayudas de la Administración central, todas fueron de la Xunta, con la salvedad de las mínimas que vinieron de la Unión Europea. Esa era la doctrina de entonces. Voy a citar simplemente la doctrina de quien era entonces la ministra Portavoz. Rosa Conde dice que es más importante la coordinación que la concesión de ayudas. La ministra Portavoz del Gobierno aseguró que el Ejecutivo había hecho un análisis de la cooperación, las competencias entre las distintas administraciones y concluye con que las decisiones que se deben adoptar corresponden exclusivamente a la Xunta de Galicia. Dice, además, que lo cierto es que por el momento el Ejecutivo considera que el resto de las playas afectadas por la marea negra se regenerarán por sí solas con

la acción del mar. (**Varios señores diputados: ¡Qué barbaridad! ¡Qué barbaridad!—Rumores.**)

Ahora hay una panoplia de ayudas del Estado, acordadas por la Xunta, que tienen su reflejo inmediato en los convenios firmados y previstos por la Xunta. Respuestas, señorías, con hechos, son los que contempla el real decreto aprobado y convalidado por esta Cámara, a en la que el vicepresidente acudió ya a convalidarlo la semana pasada. Esos son, sin duda, unos créditos, unas ayudas completas con carácter ampliable, como ha dicho, y que en un tiempo récord recibirán todos los afectados. Esa es la solidaridad. Esa es la solidaridad del Gobierno y no otras manifestaciones vanas. Por ello, señorías, creo que ir a Galicia, como ha hecho, por ejemplo, el señor Zapatero a sacar ventaja política del dolor (**Rumores.**) si, sí de la tragedia del pueblo gallego (**Un señor diputado: ¡Sí señor!**) nunca puede ser rentable a ningún político y, mucho menos, cuando los gallegos saben que, cuando su partido gobernaba, vieron dos accidentes de este tipo y entonces ayudas, repito, de la Administración central, ninguna. (**Un señor diputado: ¡Muy bien!**)

Tampoco se sentaron las bases. No se exigió, como ahora está haciendo el Gobierno, como está haciendo el presidente Aznar, lo que legítimamente el pueblo le reclama.

El señor **PRESIDENTE**: Termine, señora diputada, porque incluso con la no intervención en la fase posterior ha superado usted ampliamente su tiempo. (**Un señor diputado: Zapatero ha estado 20 minutos.**)

La señora **SAINZ GARCÍA**: Termino, señor presidente.

Me gustaría ver al Grupo Socialista o al señor Zapatero hablar con los gobiernos socialistas de los países que no se muestran favorables a aplicar de forma inmediata las medidas que el Gobierno de España quiere aplicar. Diferencias que tienen un ejemplo indudable también digno de mención. Cuando el desastre del *Mar Egeo*, el presidente de la Xunta, don Manuel Fraga, al que ustedes piden ahora demagógicamente su dimisión, no criticó al Gobierno socialista (**Una señora diputada: Nos felicitó.**), a pesar de la mucha bilis que el Gobierno gallego tragó en su día, al ver que Galicia era postergada en medios y en ayudas (**Aplausos.**) La razón está en una diferencia fundamental: la diferencia que hay entre las personas. Don Manuel Fraga quiere a su pueblo y actúa siempre con visión de Estado (**Varios señores diputados: ¡Cazando! ¡Cazando!**) y además es un señor y un caballero. (**Aplausos.**) Y del otro lado está la visión política, corta, de una oposición irresponsable que sólo viene a Galicia a crispar.

El señor **PRESIDENTE**: Señora diputada, comprendo que tenga usted muchas cosas que decir, pero le tengo que recordar el tiempo.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señor presidente, le pediría que tuviera la amabilidad de concederme un minuto para terminar rápidamente.

El señor **PRESIDENTE**: No es un problema de amabilidad. Se lo aseguro.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Terminó, señor presidente, señalando que reiteramos nuestro convencimiento de que, desde el primer momento, el vicepresidente primero del Gobierno está actuando a pie de obra y con eficacia, coordinando toda la acción del Gobierno.

De las explicaciones dadas por el vicepresidente ha quedado claro que se están tomando todas las medidas técnicas, jurídicas, etcétera, para tratar de paliar los efectos de la catástrofe y que no se vuelva a producir. Esto lo valora especialmente nuestro grupo. Sepa, señor vicepresidente, que el Gobierno tiene todo nuestro apoyo en un empeño que es tan importante para todos, pero especialmente para el pueblo gallego. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados y senadores, la Comisión lleva ya cinco horas de duración y queda todavía la respuesta del señor vicepresidente a los portavoces y luego naturalmente su turno, si lo desean utilizar. Yo sugeriría que tomásemos cinco minutos de desentumecimiento muscular.

Se suspende la sesión por cinco minutos. **(Pausa.)**

Señoras y señores diputados, señoras y señores senadores, ruego tomen de nuevo asiento, porque todavía nos queda una parte importante de la comparecencia del señor vicepresidente del Gobierno, que tiene la palabra para comentar las intervenciones de los portavoces que se han expresado hasta ahora.

Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Señoras y señores diputados y senadores, voy a intentar dar réplica a las intervenciones de los distintos portavoces parlamentarios y, en la medida de lo posible, intentaré no hacer una exposición excesivamente larga. Quisiera comenzar con un recordatorio de cómo he querido plantear esta sesión. He querido hacer una exposición no muy larga, pero tampoco muy corta, fundamentalmente con un doble objetivo. Por una parte, explicar lo que se ha hecho y el porqué, que es el sentido del control parlamentario, fijándome fundamentalmente en aquellos asuntos que me parecía que pudieran generar una mayor polémica, como es la decisión de ordenar al buque que se dirigiese hacia alta mar, y luego hacer un planteamiento de futuro. Es decir, presentar un plan de medidas —muchas de las cuales ya se han tomado—, no solamente para paliar los daños que se han producido sino con el objetivo de plantear cosas de cara al futuro, o sea prevenir. En ese sentido he explicado un poco

—como he señalado antes— los hechos y las actuaciones de nuestros tres grupos de trabajo —lo que se ha hecho en el mar, en tierra y en los temas del decreto ley—, las dificultades con las que nos encontramos y qué es lo que vamos a hacer en el futuro. Con las anotaciones que he podido tomar voy a intentar contestar a la mayor parte de los argumentos. Tengo que decir que algunas intervenciones, en las que se me dice que he tenido autocomplacencia, me han parecido una crítica absoluta y radical, de la primera a la última palabra pronunciada, aunque, como es natural, cada uno es muy libre de hacer lo que estime oportuno y conveniente. Lógicamente también cuando alguien toma la palabra en nombre del Gobierno tiene derecho a hacer lo que estime oportuno y conveniente. Estas son las reglas del juego parlamentario y así las entendemos todos.

Dicho esto, comenzaré contestando a la portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que ha tenido una parte de apoyo a las decisiones tomadas por el Gobierno y otra parte en la que ha criticado alguna de esas decisiones. También ha hecho algunas propuestas y sobre todo comentarios de qué se debe hacer en el futuro, que para mí —repito— es lo más importante en el presente momento. Dice que tiene sus dudas sobre qué había que hacer con el buque y que su grupo parlamentario no tiene criterio. Yo también tengo mis dudas. Lo que pasa es que uno tiene que fiarse de los criterios de las personas que tienen que tomar las decisiones en un momento concreto. Había tres opciones y yo he explicado por qué se desecharon dos. Aquí hay intervinientes que tienen la seguridad absoluta, la certeza y supongo que los conocimientos totales para decir que esa decisión no era buena y que había que tomar otra. A mí no me queda otra solución que respetarlo, pero yo creo que la decisión que se adoptó por las razones que antes he dicho era la buena.

A partir de ahí ha hablado de que ha habido diligencia a la hora de aprobar las ayudas, a la hora de establecer las relaciones internacionales con Francia y Portugal, le ha parecido bien el acuerdo con Francia para expulsión en las 200 millas y pone un énfasis, de cara al futuro, en el trabajo que se pueda hacer en la Unión Europea. Yo estoy de acuerdo. También es verdad que hay resistencia por parte de algunos países a endurecer la normativa, lo estamos viendo estos días, probablemente lo estemos viendo en el día de hoy en el Consejo de Transportes y lo veremos en el Consejo Europeo que tendrá lugar los días 12 y 13; pero España, que siempre ha dado la batalla para endurecer las condiciones —en contra de las opiniones, muy respetables, del señor Llamazares—, tengo que decir que hará todo cuanto esté en sus manos para que las cosas vayan a mejor.

Ha dicho, en su parte crítica, que yo aquí hoy he dado mucha información pero que no hemos sabido transmitirla. Seguramente es verdad, pero también lo es que no hemos podido conseguir que se publicara. **(Risas.)** Hemos dado innumerables ruedas de prensa.

Yo no he conseguido que muchas de las ruedas de prensa que he dado fueran recogidas en los medios. Supongo que será por mi culpa porque otra razón no se me alcanza a entender. El vicepresidente del Gobierno, hablando en nombre del Gobierno, ha dado una rueda de prensa sobre este tema en la ciudad de La Coruña y no hemos conseguido que nos la publiquen en muchos medios de comunicación. **(Risas.)** Supongo que esto nos pasa a todos en este proceloso mundo en que vivimos **(Rumores.)** y tampoco ocurre absolutamente nada. **(Risas.)**

En cuanto a la sensibilidad, al factor humano, qué quiere que le diga. Lo que es evidente es que cuando uno está 14 horas tomando decisiones y con una presión grande nunca sabe si está lo suficientemente fino. Hemos querido reunirnos y lo hemos hecho en varias ocasiones con el sector, fundamentalmente con los afectados. Hemos intentado ser más diligentes, más rápidos, y yo creo que eso está bien, si somos capaces de seguir en el futuro siendo igualmente ágiles y diligentes y si todas las conversaciones con el FIDAC, todas las ayudas y todo lo demás lo vamos haciendo bien; intentaremos ser eficaces.

Dice usted al final: que lo ideal en estas cosas es que hubiera un cierto consenso. Usted ofrece el suyo y yo se lo agradezco; pero ya me gustaría a mí que hubiera un cierto consenso. He dicho antes —ya sé que hay gente que le importa poco— que es duro, no ya política sino personalmente, aunque estamos en la actividad en la que estamos, tener la sensación de que uno no, unos y muchísimos tienen una dedicación exclusiva poniendo todo cuanto tienen, todo cuanto está en sus manos para arreglar un problema, y por otro lado hay quien está haciendo lo imposible para ver si puede hacerle pasar las de Caín. Yo, consenso, encantado, pero es que hay gente que tiene una actitud con la que hasta a lo mejor llego a un consenso, pero con alguno de los intervinientes hoy aquí no lo veo muy fácil, aunque en esta vida nada se puede descartar. Quizá la creación de esa subcomisión de seguimiento, que a mí no me parece mal —tendrán que decidirlo en el Parlamento—, en la Comisión de Medio Ambiente pueda servir para que la gente se tranquilice, para que hablemos todos con más calma y para que hagamos menos política de un tema como éste e intentemos entre todos buscar las mejores soluciones posibles. Si esa es una vía para conseguir ese objetivo que plantea usted con respecto al consenso, desde luego mi apoyo lo va a tener.

Al señor Rodríguez, a quien conozco desde hace tiempo, tengo que agradecerle que hable del tema con conocimiento, porque eso es muy importante. Es evidente que el señor Rodríguez ha hablado del tema y además sabe de lo que habla, aunque yo no esté de acuerdo con muchas de las afirmaciones que hace. Cuando uno va a un debate agradece que se le conteste a los temas que plantea y que haya una cierta conexión, aunque no haya acuerdo en nada. Quiero contestarle a

tres o cuatro temas porque muchas otras cosas ya las he contado en distintas intervenciones a lo largo de esta tarde. Primero me habla usted de la forma de conducirse durante la catástrofe. Lógicamente aquí estamos en el mundo de lo subjetivo. Es verdad que ha habido grandes accidentes, es verdad que en prevención no estamos bien, qué quiere que le diga, como también es verdad que no estamos bien en otras tantas y tantas cosas. Somos el país que somos, pero no se crea usted que los demás están mucho mejor que nosotros. De hecho, cuando ocurrió el accidente del *Erika* fueron dos barcos españoles a ayudar, aunque los mejores barcos son los de los holandeses, con una diferencia muy importante respecto a los demás. Antes he explicado los medios con los que cuenta el Gobierno, he explicado las mejoras que se han producido a lo largo de estos años y he explicado también que hay un plan de salvamento en el que se prevé la construcción de cuatro grandes buques, que fue aprobado en julio de este año en el Consejo de Ministros. Desde luego, como en tantas y tantas facetas de la vida, querríamos tener más. Yo, igual que usted, quiero tener en Galicia el mejor tren, mejores autovías que las que tenemos y mucho salvamento marítimo, pero somos lo que somos, ni mejores ni peores, con una potencialidad económica distinta de la que tienen otros, en unos casos menor y en otros mucho mayor.

Otro asunto al que usted ha hecho referencia es el gran debate sobre el barco, sobre si se hizo bien o mal. Es evidente que usted no está de acuerdo en que se haya puesto al barco rumbo al sur. Esa es su opinión, pero poco más puedo decirle respecto a lo que he señalado anteriormente. Yo no soy un experto en la materia. Alguien dijo —creo que fue el señor Llamazares— que esa era una decisión política. Señor Llamazares, ¿usted cree que al señor Cascos —a mí no, porque yo no estaba entonces— se le ha podido ocurrir tomar esa decisión porque es política? Esta es una decisión que se toma porque los técnicos entienden que es lo más razonable, lo más sensato y lo más equilibrado. **(El señor Llamazares Trigo: ¿Qué técnicos?)** A partir de ahí cada uno puede opinar lo que quiera. He citado una serie de informes de personas que han entendido que lo que ha hecho el Gobierno estaba bien y seguramente hay otros que entienden que lo que ha hecho el Gobierno estaba mal, pero también digo que hay decisiones que hay que tomar en un determinado momento. ¿Son acertadas o no? Probablemente nunca lo sepamos. Lo que sí le digo, por lo que sé de esto —y he tenido bastante contacto con las cofradías de La Coruña—, es que no conozco a nadie de las cofradías de pescadores que haya dicho que era una buena solución mandar el barco a puerto. **(El señor Llamazares Trigo: En Ferrol.)** Usted tiene que saber eso. Acuérdense ustedes del famoso debate del *Tireless* en Gibraltar. El objetivo de todo el mundo era que se fuera de Gibraltar a toda velocidad. Ahora algunos dicen que no, que lo bueno no era

que se fuera sino que se quedará en la costa. Todo el mundo opina lo que quiere, pero al final hay alguien que tiene que tomar decisiones y creo que han sido bastante equilibradas. No tengo la impresión de que en el puerto de La Coruña o en el puerto de Vigo generase un entusiasmo indescriptible que el barco estuviera allí; no tengo esa impresión. Si además los informes técnicos avalan que la otra decisión era la buena, lo único que puedo hacer es respetar a los que, como ustedes, opinan que eso no es así.

El señor Rodríguez también me ha hablado de la opinión pública y de la información. Sobre esto ya he señalado antes, en la contestación a la portavoz de Convergència i Unió, que a uno siempre le dicen que comunica mal. Es el eterno debate. Pues comunicaremos mal, pero hemos hecho más de 50 notas de prensa intentando explicar exactamente todo lo ocurrido y hemos aparecido en todos los programas, aunque no siempre que se nos ha requerido porque allí todo el mundo está muchas horas todos los días; pero a efectos de opinión pública tampoco a ustedes les ha ido mal. **(Risas.)**

Dice usted que el decreto-ley es mísero e insuficiente. No es mísero e insuficiente, señor Rodríguez, todo depende de los criterios que usted establezca. Si hace una comparación de las decisiones que se han adoptado aquí con las adoptadas en otros países de Europa, puedo asegurarle que no ha habido ninguno que haya ido más allá, porque de eso sí que me he ocupado yo personalmente, ya que —como he dicho antes— me conozco muy bien todo lo que pasó con el *Mar Egeo*.

En cuanto al dinero que vamos a gastar, vamos a gastar todo. Es evidente que hemos establecido seis meses, prorrogables por otros seis, pero si hay que prorrogarlos más, los vamos a seguir prorrogando; y es evidente que vamos a gastar todo el presupuesto que sea necesario a estos efectos. Luego intentaremos ver qué podemos sacar de la Unión Europea, intentaremos ver qué se puede sacar al Fondo de hidrocarburos, intentaremos ver todo eso; pero tenga usted la seguridad de que respecto de los desperfectos que se han producido, como figura en el real decreto-ley, el Gobierno tiene la obligación de tomar decisiones para devolver las cosas a su situación anterior, y vamos a hacerlo.

Señor Rodríguez, hay un tema que es demoledor y en el que no estoy de acuerdo. Usted habla del distanciamiento del Gobierno —cita al presidente—, de la minusvaloración de la gente, de las fotos, y de la importancia de los alcaldes y de las cofradías. Yo soy de allí, como usted, conozco a los alcaldes y he hablado con ellos, con las cofradías y con mucha gente. Al final usted hace aquí un discurso sobre Galicia y España, sobre si no es Galicia o no es España y sobre el patriotismo, pero yo no se lo puedo aceptar. Yo soy gallego, como usted muy bien sabe, he nacido en Galicia, he vivido toda mi vida allí, soy diputado por Galicia y voy a seguir viviendo allí. Tenemos una concep-

ción distinta de cómo son las cosas, pero en cuanto a trato con la gente y atención a los problemas no le puedo aceptar que diga que no tengo sensibilidad en este asunto; sinceramente no se lo puedo aceptar, y así se lo quiero señalar.

El representante del Grupo Vasco lo primero que ha dicho es que yo he tratado estos temas irónicamente. Mire usted, esta es la única vez en que no he hecho ni un chiste, con perdón, en mis intervenciones parlamentarias. Por tanto, o usted ya lo traía escrito y no se dio cuenta de que no lo había hecho o es que se creía que estaba en ese debate. A partir de ahí ha dicho que no iba a perder el tiempo y se ha solidarizado con el pueblo gallego. Muchas gracias. Aquí todos nos solidarizamos y yo como gallego acepto su solidaridad, pero a partir de ahí ¿qué quiere que le diga? Casi quiero agradecerle que no se haya metido más conmigo. **(Risas.)** No se me ocurre otra cosa.

Naturalmente ha dicho que lo que hicimos con el barco es un disparate; ha dicho que hemos dado datos falsos, que hemos ocultado otros, que hemos tergiversado, que hemos hecho falsedades y algo ha dicho del *Erika*. Ha dicho que el Gobierno vasco nos ha ofrecido medios y no los aceptamos. Lo desconozco absolutamente. Si me ofrecen medios tenga la absoluta seguridad de que los voy a aceptar. Y a partir de ahí no puedo decirle mucho más, de verdad. Simplemente entiendo que usted quiera utilizar este turno de réplica para poner de vuelta y media al representante del Gobierno y nada más. No puedo decirle otra cosa.

A quien sí puedo decirle alguna cosa es a Luis Mar-dones, representante de Coalición Canaria, que habla de los temas que aquí se han planteado: zona exclusiva económica las 200 millas, tolerancia cero. Creo que este es un tema capital, sobre todo es un tema que sirve para hacer pedagogía, y en asuntos de estas características la pedagogía es algo muy importante. Ha hecho referencia al Plan integral de vigilancia y protección en aguas de Canarias y a la situación de la refinera de petróleo, que todos conocemos, en Tenerife. Estoy absolutamente de acuerdo en que el esfuerzo que tenemos que hacer a partir de ahora es fundamentalmente de prevención. Es verdad que tenemos que trabajar mucho en la reparación de los daños causados. También es verdad que en el tema de las vacas locas se tomaron algunas decisiones importantes en Europa, que yo también viví porque me tocó coordinarlo; era un tema complejo, muy difícil, en el que al final las decisiones europeas eran las que primaban, y también hubo que hacer un gran esfuerzo de presión. Espero, como ya he dicho antes a alguno de los intervinientes, que en Europa podamos aprobar algunas normas y adelantar algunas cosas del paquete *Erika*, pero no depende de nosotros. Está claro que van a estar a favor Portugal, Francia e Italia, pero no está tan clara la posición de otros países. Supongo que algunos serán neutrales en este tema, aunque es para nota y para una compare-

cencia en su conjunto, pero tenga la seguridad de que vamos a dar la batalla en la medida de nuestras posibilidades. La agencia de seguridad marítima costera está en fase de constitución, ya se ha reunido en Bruselas por primera vez el día 4, y yo creo que el tener una agencia dedicada exclusivamente al tratamiento de estos temas, a hacer propuestas e ilustrar a la Comisión, al Consejo y a los propios Estados nacionales es, sin duda, un acontecimiento importante.

La señora senadora de Entesa Catalana de Progrés ha dicho que hace una intervención tan crítica para compensar la mía. Pues no está mal, tampoco parece muy razonable que yo me ponga de vuelta y media a mí mismo. **(Risas.)** Que conste que algunas veces lo hago, pero no parece lo más razonable. En cuanto a la autocomplacencia, la autocrítica, que minimizamos, que las decisiones se basan en la eficacia de las mismas y que no está de acuerdo en nada, nosotros sí que hemos dicho que esto era una catástrofe, sí que hemos dicho que era un tema importante, y buena prueba de que era así y que nos lo hemos tomado muy en serio son las medidas que empezamos a adoptar desde el primer momento. Es que hemos adoptado medidas con mucha rapidez y con mucha agilidad desde el primer momento, y yo no puedo decir lo contrario porque no es verdad. He dicho que hemos tenido dos o tres grandes dificultades, y vuelvo a decirlo. La primera es que estamos ante un asunto donde los criterios de los técnicos, que son los que tienen que seguir los políticos y tienen que iluminarnos a la hora de tomar según qué decisiones, son muy divergentes en muchos asuntos, por ejemplo, en el tema del barco al que antes hemos hecho referencia. He dicho que el factor meteorológico es muy importante. La comisión que llevaba los temas del mar y que decidía dónde mandábamos hoy los barcos o dónde mandábamos balizas o dónde poníamos más protección, que se reunía dos veces al día, tenía que estar cambiando de criterio a lo mejor tres o cuatro veces al día. Recordará usted que en un primer momento la mayoría de los barcos estaban en la zona de Corcubión y más arriba, de Finisterre, de Muxía, porque allí era donde estaba concentrado el grueso de la mancha, y la previsión era que el viento sería del suroeste, con lo cual la mancha iría hacia arriba y en principio no parecía que pudiera llegar a la zona de abajo. Al final cambiaron los vientos y llegó a Arosa. Ayer fue un día dramático y muy peligroso en la zona de Arosa; sin embargo, hoy han cambiado los vientos al noroeste, las manchas más importantes se han alejado hacia el océano y alguno de los barcos ya está a más de 10 millas de la costa. Esto es muy difícil de prever porque hay muchas dificultades.

El señor Rodríguez me preguntaba: ¿Es que no hay procedimientos para saber de verdad dónde están las manchas? Nosotros hemos estado trabajando para saber dónde estaban las manchas con Francia y con Portugal, y en la sala de crisis de La Coruña tenemos

integrado un oficial de enlace de Portugal que representa a los ministerios de Defensa y de Fomento. ¿Qué han hecho los portugueses? Pues tienen un sistema de radiobalizas con GPS, pero es un producto más y no es el único ni el mejor. Suponga que una mancha se parte, que esté ahí la radiobaliza y que el grueso de la mancha vaya hacia otro sitio, por tanto, es un instrumento que ayuda pero no es el decisivo. De hecho, ¿qué utilizan los franceses? Lo mismo que hemos utilizado nosotros: nuestros aviones y algunos aviones de los franceses. Lo que pasa es que hubo muchos días que los aviones no han podido volar, igual que hubo muchos días que los barcos no han podido navegar. Eso es ciertamente complicado.

En tercer lugar, respecto a las playas y los voluntarios, es seguro que en un determinado momento, en un determinado lugar o, si quieren, en muchos determinados momentos y en muchos determinados lugares llegaba gente que quería limpiar y no tenían allí instrumentos. No es tan fácil disponer en tan poco tiempo de todos los instrumentos necesarios en absolutamente todas las playas que hay en la zona. De hecho, nosotros incluso anunciamos en los medios de comunicación que no se podía recoger el producto en la playa sin estar antes en contacto con los ayuntamientos o las cofradías de pescadores, que eran nuestros interlocutores. En este momento ya hemos conseguido muchos más contenedores y muchos más equipos. ¿Qué no los teníamos en el primer momento? Es evidente pero es que no los había ni en España ni en ningún país del mundo. Las cosas no se hacen de un día para otro. ¿Qué es verdad que ha llegado gente y que se han encontrado sin posibilidades? Pues sí, efectivamente es así. Tampoco hemos estado muy sobrados de alternativas en la intervención de la representante de Entesa Catalana de Progrés. Después de alguna teoría que hemos oído aquí sobre que la oposición no está para dar alternativa sino para hacer eslóganes, sobre eso poco tengo ya que decir. **(La señora Cid Pañella: No lo he dicho.)**

Sobre la magnitud real de la catástrofe dice que hay que ampliar el número de ayuntamientos afectados. Naturalmente que sí, pero no tiene sentido pedirnos que establezcamos la magnitud real de la catástrofe al primer minuto, ya que es imposible saber hasta dónde van a evolucionar las manchas y cómo va a evolucionar el viento. Este fue un accidente que tuvo lugar en la zona de Galicia y puede llegar a otras zonas de España, incluso a Francia y a zonas de Portugal. Es imposible saberlo, no es posible saber cuáles son los municipios afectados. Por eso hemos hecho unas normas y hemos facultado a la Comisión que lleva estos temas, y que yo coordino, a que tome las decisiones y a que proponga otras medidas a medida que se vayan produciendo los acontecimientos. No es posible otro procedimiento, si usted tiene algún otro con mucho gusto se lo aceptaría. También hemos hablado del movimiento de las manchas y creo que lo he explicado antes. Es verdad que la

climatología es un fenómeno que está ahí y hay que tener en cuenta.

Al representante de Izquierda Unida quiero decirle que no le he llamado ni antipatriótico ni desleal, no se lo he llamado. **(La señora Cunillera i Mestre: Tiene reservada alguna otra cosa.—Rumores.)** A partir de ahí tengo difícil poder contestarle. En cuanto a todo lo que usted ha dicho del submarino tengo que decirle que no es verdad o si es verdad y usted lo sabe, yo no lo sé. Desde luego, esa información yo no la tengo. Sobre el *Nautile* me remito a lo que he señalado antes; es decir, los datos que yo tengo son los que he manifestado. Yo no sé cómo es el contrato porque yo no lo hago. Lo que pido es que se intente tener un submarino para poder tener un criterio técnico de lo que está pasando allí. No me dedico a hacer contratos, como por otra parte supongo que usted entenderá porque parece bastante razonable. Nos pregunta por la impresión que tenemos. Todavía no han encontrado la popa, por lo menos hasta donde yo sé. Respecto a la proa estaba bastante deteriorada, salían algunos hilitos, que por encima de 20 ó 30 metros ya se perdían a la vista. Esos son los únicos datos que yo manejo en estos momentos. En cuanto conozca otros datos tengan ustedes la completa seguridad de que se los daré. Yo no conozco otros datos. Es posible que hayan salido en otras televisiones, yo lo que digo es que no los conozco. No voy a decirles una cosa que no sé. **(La señora Conde Gutiérrez del Álamo: Tiene la obligación de saber.—Rumores.)**

En cuanto a que dilatamos medidas en la Unión Europea en los temas de seguridad no es verdad, señor Llamazares. En ese tema sólo puedo decir que no es verdad. Usted no puede decir que nosotros dilatamos en la Unión Europea las medidas sobre seguridad porque hemos hecho exactamente todo lo contrario, por lo que sólo puedo pensar que usted no está bien informado. También tengo que decir que no tenemos ninguna directiva fuera de plazo en este momento, al menos que yo conozca. En cuanto a sus opiniones sobre lo que había que hacer en el mar, si el barco debía ir a puerto o no y lo del millonario americano confieso que lo desconozco. No digo que usted no tenga razón pero yo desde luego lo desconozco. La afirmación de que miro hacia atrás no es verdad, hasta tal punto, señor Llamazares, que no sé si se ha dado cuenta, pero soy la persona que más ha hablado de futuro aquí. He presentado un plan de futuro y no me puede decir que miro hacia atrás. La humildad es un concepto jurídico indeterminado. **(Rumores.)** Como dice que el Gobierno debe ver cuál es su humildad... Sólo le puedo contestar preguntándole si cree que tiene usted un grado suficiente de humildad para que lo podamos utilizar como ejemplo de humildad **(Risas)**; no me importaría. No sé si es muy humilde o poco.

La petición que hace de declaración de zona catastrófica para Galicia no la puedo aceptar como gallego, porque sería muy perjudicial, porque las medidas que

hemos tomado entre la Xunta y el Gobierno superan en mucho los efectos hoy ya rebasados de la declaración de zona catastrófica. La declaración de zona catastrófica se contempla en un real decreto de 27 de marzo del año 1981 y se establecen los efectos de la declaración de zona catastrófica. Son subvenciones con cargo a los créditos de planes provinciales, subvenciones y ayudas de los departamentos ministeriales y entidades, prioridad en la tramitación de créditos. Subvención con cargo a los créditos provinciales, bien; para subvenciones y ayudas de departamentos ministeriales ya he dicho que vamos a dedicar los recursos que sean necesarios del Ministerio de Fomento y del de Medio Ambiente; para la tramitación de concesión de créditos extraordinarios por las entidades oficiales de crédito y posibilidad de concesión de créditos ya se ha aprobado un real decreto con créditos al cero por ciento y con la única garantía de la indemnización que se reciba, por lo que su petición tiene poco sentido; para la concesión de moratorias en otros créditos sucede exactamente lo mismo. En la moratoria en el abono de obligaciones correspondientes a la Seguridad Social hemos hecho una bonificación, una exención del cien por cien; en la asignación de fondos de empleo comunitario... Aquí no contempla, por ejemplo, las ayudas directas que hemos hecho entre la Xunta y nosotros, 2.200 euros; las bonificaciones de impuestos no están; la declaración de urgencia a efectos de ocupación ya lo hemos hecho y en la asistencia y asesoramiento de carácter técnico-jurídico y administrativo estamos metidos de lleno en los temas del fondo de hidrocarburos. Por tanto, esa declaración es superflua. He visto hablar a alguna persona de zona catastrófica, pero los efectos jurídicos y económicos que se producen de la declaración de zona catastrófica son infinitamente inferiores a los que se producen por las medidas que hemos adoptado nosotros en colaboración con la Xunta. No se trata de ningún capricho el declarar o no declarar zona catastrófica.

Me pide responsabilidad y luego me acusa de hacer propaganda, pero al mismo tiempo de no informar. Todo eso no es difícil. Hacer propaganda y no informar es bastante complicado. Me pide responsabilidad. He actuado en este asunto con responsabilidad y el Gobierno también. Este asunto nos lo hemos tomado en serio. Hoy he demostrado (era un poco lo que yo pretendía con este debate), que el Gobierno ha actuado en muchos frentes haciendo muchas cosas y tenía un plan de futuro que hemos presentado; no sé si los demás pueden decir lo mismo. Comprendo que la oposición no va a presentar un plan de actuación, pero sí un plan de futuro y algunas alternativas. Es verdad que se han planteado algunas, pero otras no las hemos visto por ninguna parte.

A la portavoz del Grupo Popular le agradezco el apoyo del grupo a la posición del Gobierno en un tema que no es fácil, como ya he dicho en varias ocasiones,

pero donde el Gobierno se ha sentido respaldado y apoyado en el ámbito internacional tanto en medios como en comprensión, como en normas, se ha sentido respaldado y apoyado por la gente, sobre todo por el sector, por las cofradías, alcaldes y representantes municipales; se ha sentido apoyado por el Grupo Popular, se siente apoyado por dos de los grupos parlamentarios aquí presentes y se siente criticado por el resto de los grupos parlamentarios. En fin, cada uno adopta sus decisiones como mejor le parecen.

El señor **PRESIDENTE**: Con el mismo carácter de excepcionalidad con el que se ha intervenido anteriormente y por el mismo tiempo, tienen ahora la ocasión de intervenir los portavoces de los grupos parlamentarios que lo deseen.

¿Quiénes desean intervenir en este segundo turno? **(Pausa.)**

Por el mismo orden que han intervenido anteriormente, tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Empezaré por el futuro inmediato.

La única forma de que se pudiese sustanciar el debate que hoy tuvimos aquí de una forma que sea positiva desde el punto de vista institucional y desde el punto de vista social sería que el Gobierno no aplazase con maniobras la constitución de una comisión de investigación, que podría echar mucha luz no solamente sobre los aspectos técnicopolíticos de la cuestión sino sobre las consecuencias de la catástrofe y la forma de hacer un seguimiento de sus consecuencias sociales y económicas, que yo creo que es una de las claves de la actuación cara al futuro. No creo que por actuar diligentemente muy a corto plazo respecto a los más directamente afectados el problema esté acabado y ni siquiera esté paliado. Usted sabe que todo el mundo incluso personas de muy distinta ideología admiten que el problema está por venir, aunque en este momento podamos ya controlar la marea negra o combatirla de una forma más eficaz. En este aspecto quería recordarle, señor vicepresidente, que sería muy de desear que tomasen un control más eficaz de la situación para que la lucha contra la contaminación que hay hoy y la que pueda haber presumiblemente los próximos días fuese más eficaz desde el punto de vista de las responsabilidades políticas del Gobierno español. Me gustaría que me respondiese si están haciendo ya alguna evaluación, alguna valoración sobre los daños de la catástrofe a la altura por lo menos del día de hoy. Creo que esa cifra sería muy importante porque daría unas claves de cómo tienen que actuar ustedes para el futuro.

Sería tremendo pensar que solamente por el diálogo con el FIDAC y sacándole la máxima cantidad de dinero se va a poder compensar esta catástrofe. Usted sabe que la cantidad máxima que puede entregar el FIDAC yendo bien las cosas, es decir, haciendo las cosas for-

malmente con corrección, no cometiendo los errores del pasado, serán 180 millones de euros. Yo creo que 180 millones de euros sería compensar una catástrofe con una nueva limosna en relación con toda la problemática que hay. Segunda cuestión. Para eso la responsabilidad del Gobierno es esencial de mantener cerrada la pesca y el marisqueo todo el tiempo que sea necesario para demostrar con hechos fehacientes que las pérdidas son las que realmente son, y digo ya desde el punto de vista directo. En tercer lugar, me gustaría que me dijese cara al futuro si realmente van a establecer algún plan para recuperar el ecosistema no para limpiar lo que es una cuestión aparente, sobre todo las playas, para recuperarlo con dinero y participación activa de la Administración central, y si en ese plan se va a contar con todas las cofradías de pescadores, las instituciones y también con una participación de todos estos colectivos (Administración central, autonómica, cofradías y municipios) sobre todo para planificar el impulso económico en relación con los dos, cinco próximos años. Yo creo que eso es una cuestión clave para poder tener fiabilidad y confianza en relación con las acciones del Gobierno. Habría que extender muy rápidamente los beneficios del real decreto-ley a los sectores que han quedado fuera y usted sabe que pueden demostrar fehacientemente, no solamente desde el punto de vista jurídico y de la seguridad social, sino también desde el punto de vista de las declaraciones del IRPF y desde el punto de vista de los ingresos, los daños que se han provocado, me refiero en concreto a los comercializadores o incluso al sector de la hostelería.

Por último, señor Rajoy, creo que hay una cuestión que va a ser difícil que ustedes puedan borrar de la conciencia colectiva de la sociedad gallega, y es que en este caso como en muchos otros, el Gobierno de España no actúa con diligencia en relación con los problemas del país. Yo creo que esta es una sensación que comparten muchísimas personas al margen de su actitud políticoideológica, y en este caso quedó excesivamente de manifiesto. Por lo tanto, dejando aparte que evidentemente tenemos posiciones políticas encontradas, que mi concepto de patriotismo es radicalmente antitético del suyo y que el Bloque Nacionalista Gallego solamente se apunta a la tesis del patriotismo gallego, no cabe duda que tendrían mucho que reflexionar los representantes políticos del Gobierno español, que encima pertenecen a la nación gallega, y yo de eso nunca los he excluido.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor vicepresidente, poco me conoce y yerra cuando dice que mi interpelación la traía escrita, porque nunca lo hago; por tanto, ahórrese esas suposiciones. Me dice que no me va a decir nada, o sea, va a hacer, comprimi-

do, lo que ha dicho antes, hablar mucho y no decir nada. No sé si es una deferencia, en mi caso, que me va a dedicar. Nos ha dado pocas explicaciones y muchas menos a las preguntas concretas que le he hecho. Me quiero olvidar un poco de lo que ha ocurrido y pasar por encima de esas explicaciones un tanto pueriles que nos ha dado para explicar por qué el barco se lleva a alta mar, diciendo que allí se recogía el fuel con más tranquilidad y volviendo a decir que, como los barcos que recogen el fuel no pueden trabajar con un oleaje mayor de dos metros y medio, no podían trabajar en alta mar. Evidentemente, tenían que estar en aguas tranquilas, si no, no vale. Luego, no me dé una explicación que no vale para nada. Lo que sí le he dicho es qué ha pasado y qué va a pasar en el futuro con Protección Civil. Eso, aparte de un nombre, ¿es algo más? ¿Qué pautas de funcionamiento va a tener en el futuro? Sobre la desgracia actual tristemente no podemos hacer nada en esta Comisión para solucionarla; hay que pensar a futuro. Esta es la pregunta que le he hecho: ¿Qué pasa con Protección Civil en el futuro? Esto es lo que me gustaría saber para prevenir otro tipo de catástrofes como ésta.

Respecto a los medios del Gobierno vasco tristemente le tengo que decir que el tema no se puede retomar porque en este momento está reunida la mesa de crisis porque la avanzadilla del fuel ya ha llegado a las playas de Euskadi.

El señor **PRESIDENTE**: Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Debe ser la hora de la noche en la que ha pasado usted del dogma a la indeterminación. Ahora está en la indeterminación. La respuesta no ha podido ser más confusa. Incluso, volviendo otra vez a las referencias históricas, da la impresión de que usted no mandó a los barcos a luchar contra los elementos; entre los elementos no solamente está el tiempo (parece en los últimos tiempos que usted era una mezcla entre Eolo y Neptuno), sino la oposición que también influye en esta materia y ha dificultado, parece ser, las acciones del Gobierno, y además los medios de comunicación, algo que no me esperaba. Es algo que no me esperaba porque ha dicho usted que, a pesar de que hace ruedas de prensa, no le ponen en los medios de comunicación. Señor vicepresidente, esto es humor negro. ¿Qué quieren? ¿Una cadena más? ¿No les basta con lo que tienen ya? Los elementos son muchos y en este caso nos incluimos entre esos elementos que han dificultado las acciones del Gobierno, parece ser. Yendo en serio, señor vicepresidente del Gobierno, dice usted que demuestre que en Europa ustedes han dificultado la puesta en marcha de estas medias o que no las han aplicado. Pues bien, directivas europeas que ustedes no han traspuesto a la legislación española: Directivas 2001/106 y 2002/59 del Parlamen-

to y del Consejo. Las dos tienen referencia al calendario de eliminación de los petroleros de casco único. No es extraño que ninguna compañía española tenga sus petroleros con doble casco, sino todas con casco único. Refuerzo a los controles en los puertos y las inspecciones. ¿No es extraño que el *Prestige* haya sufrido dos inspecciones en los últimos años en puertos españoles y ustedes no hayan concluido nada de esas inspecciones? Mejor dicho, han estado en puertos españoles y no han sido inspeccionados, dicho en pocas palabras. Ustedes no cumplen el criterio de la Unión Europea de que sean inspeccionados el 25 por ciento de los buques con esas materias; tampoco lo cumplen. Por tanto, no me diga que ustedes en este momento están desarrollando los acuerdos europeos y son celosos con ellos. No ha sido así, ni es así en estas materias.

En relación con la información, señor vicepresidente del Gobierno, le vuelvo a reiterar que según los datos — y usted no me ha dicho lo contrario — el organismo francés IFREMER, que es responsable del flete del batiscafo NAUTILE ha tenido dificultades para ponerse en marcha porque una de las cláusulas que ha dificultado ese acuerdo era la de confidencialidad, que exigía el representante de los intereses españoles. Es lo que sabemos por parte francesa. Usted dice que no hay nada de eso y yo le digo que ésa es información que nosotros tenemos.

Le hablaré de otras informaciones. Centro Superior de Investigaciones Científicas. Dígame usted si es verdad que ha remitido un correo electrónico prohibiendo hablar o difundir cualquier comentario en el centro en torno al tema *Prestige*; dígamelo también. El conjunto de los datos que nosotros tenemos es que ustedes dificultan u obstaculizan la información y consideran la información peligrosa dentro de los organismos que tendrían que contribuir a una mejora de las acciones en esa materia.

Por último, señoría, usted se ha centrado únicamente en la propuesta que nosotros hemos hecho en torno a la declaración de zona catastrófica. Eso tiene un elemento positivo en nuestra opinión. A nosotros nos parece que las medidas actuales del Gobierno desde el punto de vista sectorial son todavía insuficientes. Mi grupo ha valorado esas medidas y las ha votado favorablemente pero en nuestra opinión son insuficientes. Hay sectores que no han sido protegidos por esas medidas. Yo le pregunto al vicepresidente del Gobierno, ¿Qué medidas, aparte de las que ha puesto en marcha, va a adoptar en los próximos tiempos para estos sectores de la comercialización del pescado, etcétera, que van a verse afectados por la marea negra? Lo que no ha dicho el vicepresidente del Gobierno — y termino — es, ante la propuesta de un plan de emergencia para la reactivación de las comarcas afectadas y de un plan de regeneración ambiental de esas comarcas, qué piensa hacer el Gobierno. A nosotros nos parece que eso no se arregla tan sólo con la reorientación de los

fondos europeos. En eso tiene que comprometer el Gobierno cantidades y procedimientos presupuestarios. Yo le he preguntado por eso y le vuelvo a preguntar cómo va a contribuir a la reactivación de la zona y a la regeneración ambiental.

El señor **PRESIDENTE**: El señor vicepresidente tiene la palabra.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Señor vicepresidente, voy a intentar hacer una intervención que no provoque réplica.

El señor Rodríguez hace tres o cuatro planteamientos de futuro a los cuales voy a intentar dar respuesta. Efectivamente, la cantidad máxima del fondo son 180 millones de euros, pero fíjese que los créditos del ICO son de 200 millones de euros, ampliables, y que no tienen más garantía (este es un dato muy significativo) que la cantidad que se pueda recibir en concepto de indemnización del fondo. Estudiaremos los otros sectores que hayan podido quedar en una situación diferente a la de los pescadores, mariscadores, armadores y los tripulantes. Sí quisiera hacer un breve planteamiento de actuaciones de futuro porque con esto también respondo a lo que ha dicho el señor Llamazares. Muchas de las cosas que voy a decir ya las dije en mi intervención, que fue larga, pero hay otras que no he podido decirlas, pero voy a intentar resumirlo en cuatro o cinco cosas.

En medio ambiente en el corto plazo vamos a continuar los trabajos de limpieza de las manchas en el mar a través de los buques anticontaminación, acelerando las operaciones en la medida en que lo permitan las condiciones climáticas; esto es pura lógica. En segundo lugar, vamos a acelerar los trabajos de limpieza de la playa y de la costa, y en tercer lugar, pretendemos ultimar las investigaciones de los restos del hundimiento. Es decir, en mar y playa tenemos que hacer lo que se lleva haciendo a lo largo de estas fechas porque es lo que exige la situación. Esas son las tres ideas en las que vamos a trabajar en los tres ámbitos. A medio plazo vamos a empezar a trabajar en el diseño de un plan integral de recuperación medioambiental de las costas gallegas que devuelva al ecosistema su riqueza y salubridad, que intentaremos hacer con la Xunta de Galicia, oyendo a los sectores afectados, y también en el diseño de un plan especial para la recuperación de la fauna marítima. Eso es lo que vamos a hacer en materia de medio ambiente.

En cuanto a otro campo distinto, el de las actuaciones legales, vamos a impulsar desde la Abogacía del Estado los procesos penales y administrativos para dilucidar las responsabilidades en las que pudieran haber incurrido los participantes en el siniestro. Vamos a seguir apoyando a los afectados en sus reclamaciones

frente al FIDAC, de modo que estén puntualmente informados de los pasos a seguir. Vamos a mantener el continuo diálogo con el FIDAC para el pronto pago de indemnizaciones y vamos a constituir una delegación que represente a España ante la próxima reunión de la asamblea del FIDAC en marzo de 2003 para que exponga y defienda el caso español.

Tercer ámbito: ayudas a los afectados. Lógicamente, vamos a mantener las ayudas previstas en el real decreto-ley hasta que puedan reanudar sus trabajos, es decir, no va a haber límite de tiempo y vamos a hacer una evaluación por sectores de las dificultades para reiniciar o normalizar las actividades económicas afectadas por el siniestro de cara a la articulación de nuevas medidas para dinamizar de nuevo la economía de las costas afectadas por el siniestro. Es decir, vamos a trabajar también en ese asunto.

Por último, está la actuación en la prevención de futuros siniestros, con el impulso de todas las medidas planteadas en el seno de la Unión Europea, entre las que se encuentran instar a su más pronta adopción y trasposición, aprobar la normativa y las medidas de vigilancia adecuadas para mejorar el control de los buques que transporten carga peligrosa y ampliar la zona limitada al tránsito de buques en la cercanía de las costas gallegas.

Estos son los temas en los que vamos a trabajar, en algunos ya estamos en ello y otros vamos a comenzar de manera inmediata, que es restituir la situación a su punto anterior, aunque hay algunos aspectos que no es tan fácil restituirlos a su punto anterior, y luego hacer esfuerzos de cara al futuro. Al final, señor Rodríguez, no va a ser fácil que nos entendamos en cuanto a la consideración política. Usted dice que no actuamos con diligencia, eso se puede decir en cualquier lugar con razón o sin ella, pero no yo comparto ese criterio. Usted tiene un criterio sobre Galicia, sobre los ciudadanos gallegos y sobre otras muchas cosas que yo no lo comparto. Dice usted que no excluye a nadie. No estaría bien que excluyera a gente como yo, que somos de allí, que hemos vivido allí y que queremos vivir allí y morir allí. No parece lo más razonable. En fin, a lo mejor usted o yo evolucionamos con el tiempo y llegamos a algún tipo de acuerdo.

Al señor representante del Grupo Vasco le diré que mucho no le conozco. Usted dice que yo no digo nada. He hecho una exposición de dos horas, que ya he dicho que no sabía si era larga o corta, he intentado hacer un resumen de todo, pero, si a usted no le vale y sigue empeñado en que lo que lo que había que hacer con el barco era mandarlo a un puerto, a mí no se me ocurre nada más que decirle, sinceramente.

Señor Llamazares, yo no sé si usted se dedica a los contratos, pero yo me tengo que dedicar al mar y al medio ambiente. No he visto los contratos. Le diré que nosotros sí cumplimos el Plan de inspecciones, que es del 25 por ciento. En el año 1996 ha sido el 36,4 por

ciento; en el año 1997, el 41; en el 1998 el 37; en el 1999, el 29; en el 2000, el 32 y en el 2001 el 30 por ciento. El último dato del año 2001 dice que somos el cuarto país inspector de la Unión Europea. Primero fue Italia, Reino Unido, Rusia y España. Italia con el 13,63, Reino Unido con el 9,64, Rusia con el 9,37, España con el 9,07. Estos son los datos del conjunto de las que se han hecho en la totalidad de la Unión Europea, pero el criterio del 25 por ciento de todos los barcos que vienen lo hemos cumplido escrupulosamente todos los años. Por tanto, usted tiene unos datos que no son así. Tampoco puedo estar de acuerdo con lo que usted dice respecto a las directivas. Nosotros no tenemos ninguna directiva fuera de plazo en tema de salvamento marítimo, señor Llamazares. Se lo digo con absoluta claridad. Si usted se empeña en que sí, yo no puedo hacer nada. Yo no le puedo demostrar que estoy aquí, si usted dice que no estoy aquí, pero yo me veo aquí.

Quisiera hacerle algunos comentarios sobre la posición española en relación con la normativa de seguridad marítima. España fue uno de los países que más trabajó en los importantes paquetes de medidas del Erika I y del Erika II y está siendo uno de los países impulsores en este momento. Por otra parte, aunque breve, debo hacerle un comentario, ya que si no se puede transmitir a la opinión pública una idea que no responde a la realidad. Sobre el reglamento de doble casco, durante las discusiones en el Consejo de la Unión se llegó al acuerdo de trabajar conjuntamente con la Organización Marítima Internacional y en esta organización se presentaron tres propuestas, una de las cuales era completamente de la delegación española y era la más estricta en cuanto a la fecha de entrada en vigor de las nuevas medidas. Esto es un hecho objetivo. La directiva sobre mejora de identificación de los buques con destino a puertos europeos, obligación de usar cajas negras y establecimiento de lugares de refugio fue acordada políticamente en junio de 2001 y claramente apoyada por la delegación española, obligándose con ella a los buques de carga a llevar un sistema registrador de datos de viaje. Este sistema ya es obligatorio para los buques construidos desde 2002 y la introducción en los buques de carga existentes se está discutiendo en la OMI, con claro apoyo y empuje de la delegación española. Quiero manifestar que también abanderamos la necesidad de contar con zonas de refugio, esto es, lugares en los que los barcos con dificultades puedan guarecerse, siempre y cuando ello no

comporte problemas medioambientales ni para las poblaciones cercanas.

Hay un tercer asunto, que es el reglamento sobre el establecimiento de un fondo de compensación por daños debidos a contaminación por hidrocarburos en aguas europeas y medidas conexas. España adoptó activamente la tesis sostenida por la Comisión, en el sentido de que las máximas indemnizaciones a recibir por los damnificados fueran de 1.000 millones de euros. Actualmente, la cuantía máxima está en 135.000.000 de derechos especiales, es decir, unos 180.000.000 de dólares. Este asunto está siendo discutido hoy en la OMI y nosotros estamos presionando para que se incrementen las indemnizaciones.

Finalmente, el congreso internacional sobre el futuro del salvamento marítimo se celebró en Las Palmas, en España, los días 14, 15 y 16, siendo uno de los asuntos claves, planteado como conclusión por el subsecretario de Fomento, que es prioritario adoptar una normativa internacional que regule la reparación de buques de otros países cuya existencia ofrezca peligro para el Estado ribereño en caso de auxilio. Asimismo, se extraen una serie de conclusiones que no les voy a leer y que son fundamentalmente las que hemos remitido tanto al Consejo Europeo como a la Comisión y que hemos tratado con otros Estados a nivel bilateral.

Lamento no compartir lo que usted manifiesta, pero es que usted dice que el Gobierno español es un Estado que hace lo imposible para que lo relacionado con el salvamento marítimo vaya mal. Parece que no tenemos otro objetivo que fastidiar y eso no es justo, señor Llamazares, y sobre todo no es verdad, porque ya hablar de justicia aquí sería ciertamente complejo. Así pues, lamento contradecirle. He intentado explicarle que teníamos un plan y he tratado de resumirlo, pero y la verdad es que no puedo estar de acuerdo con muchas de las cosas que usted manifiesta. Con respecto a otras cuestiones, tengo que decir que las desconozco, como la de los contratos y la del millonario americano. No digo que no tenga razón, pero sinceramente las desconozco. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor vicepresidente, y gracias a todos por su contribución al normal desarrollo de la sesión.

Se levanta la sesión.

Eran las diez y cuarenta minutos de la noche.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

