



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 644

## INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**

**Sesión núm. 45**

**celebrada el martes, 10 de diciembre de 2002**

Página

### ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández) para informar sobre:

- Las circunstancias que rodearon el siniestro del «Prestige» y medidas que el Gobierno piensa adoptar para mejorar la seguridad marítima en el litoral gallego. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001009.) ..... 20926
- Las actuaciones llevadas a cabo por su departamento en el accidente del petrolero «Prestige» y las medidas a adoptar para evitar los desastres ocasionados por este tipo de accidentes. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001041.) ..... 20926

- **Del hundimiento del buque «Prestige» y de las medidas previstas por el Gobierno para garantizar el control y la seguridad del transporte marítimo, tanto a nivel nacional como ante las instancias europeas e internacionales. A petición propia. (Número de expediente 214/000154.) ... 20926**
- **Las acciones y resultados de las actuaciones del citado Ministerio en el caso del accidente marítimo del petrolero «Prestige», así como las previsiones de dotación, en Galicia, de los medios humanos y materiales necesarios que permitan intervenciones urgentes en casos de siniestros marítimos y que garanticen, además, el cumplimiento de los acuerdos internacionales sobre la proximidad de navegación a las costas gallegas y el cumplimiento de las normas de seguridad y medio ambiente marítimo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001066.) ..... 20926**

**Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión número 45 de la Comisión de Infraestructuras para sustanciar el siguiente orden del día. Primero, comparecencia del ministro de Fomento para que informe sobre las circunstancias que rodearon el siniestro del PRESTIGE y medidas que el Gobierno piensa adoptar para mejorar la seguridad marítima en el litoral gallego, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Segundo, del ministro de Fomento para explicar las actuaciones llevadas a cabo por su departamento en el accidente del petrolero PRESTIGE y las medidas a adoptar para evitar los desastres ocasionados por este tipo de accidentes, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Tercero, del ministro de Fomento para informar, en relación con el hundimiento del buque PRESTIGE, de las medidas previstas por el Gobierno para garantizar el control y la seguridad del transporte marítimo, tanto a nivel nacional como ante las instancias europeas e internacionales, de la que es autor el propio Gobierno. Y cuarto, comparecencia del ministro de Fomento para explicar las acciones y resultado de las actuaciones del citado ministerio en el caso del accidente marítimo del petrolero PRESTIGE, así como las previsiones de dotación en Galicia de los medios humanos y materiales necesarios que permitan intervenciones urgentes en casos de siniestros marítimos y que garanticen además el cumplimiento de los acuerdos internacionales sobre la proximidad de navegación a las costas gallegas y el cumplimiento de las normas de seguridad y medio ambiente marítimo.

Como pueden ver, señorías, por acuerdo de la Mesa se acaba de incorporar al orden del día esta última petición de comparecencia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, habida cuenta de que hubo una primera petición de comparecencia que pasó a la Comi-

sión Mixta para la Unión Europea y el Grupo Parlamentario Socialista hizo una nueva solicitud de comparecencia que es la que se acaba de incorporar al orden del día. Por tanto, son cuatro, la del Gobierno y tres más, las que se van a sustanciar en este acto. Por acuerdo de Mesa y portavoces, el desarrollo de la comparecencia se hará en el siguiente orden: primero, la intervención del ministro de Fomento; después intervendrán los grupos en el orden de petición de la comparecencia; a continuación, los grupos que no hayan pedido comparecencia y quieran fijar posición, cerrando la comparecencia el ministro, con independencia de que pueda intervenir en cualquier momento si quiere contestar de forma individualizada a los peticionarios de la comparecencia.

Tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, comparezco ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso a petición propia, en nombre del Gobierno, y atendiendo asimismo las solicitudes en este sentido de los grupos Mixto, de Izquierda Unida y Socialista, para explicar las medidas adoptadas por el Ministerio de Fomento para hacer frente a la catástrofe acaecida frente a las costas de Galicia tras la rotura, primero, y el hundimiento, después, del buque PRESTIGE.

Hace dos años y medio, al comparecer por vez primera ante esta Comisión para exponer el programa del ministerio para esta legislatura, situé la seguridad en las infraestructuras y en los transportes como primer objetivo explícito de mis compromisos. En referencia al transporte marítimo anuncié concretamente nuestras prioridades para la verificación del cumplimiento de las normas sobre seguridad marítima no sólo en los buques de bandera española sino también en aquellos de otras banderas, en el marco del Memorándum de París; la incorporación a los sistemas de formación de los profesionales del mar de las directrices emanadas del correspondiente Convenio internacional de la OMI

y la elaboración del Plan Nacional de Salvamento para el cuatrienio 2002-2005, plan nacional que ya fue aprobado por el Consejo de Ministros del pasado 12 de julio.

No es ahora el momento de extenderme en el detalle de las actuaciones desarrolladas en estos dos años y medio. Baste simplemente recordar que actualmente la Dirección General de la Marina Mercante cuenta con 114 inspectores, 64 de los cuales son inspectores MOU, frente a los 74 inspectores que había en 1996. En 2000 se realizaron en puertos españoles 1.815 inspecciones que supusieron el 32,4 por ciento de las visitas, y en 2001, 1.694 inspecciones que supusieron el 30,28 por ciento. Recuerdo a SS.SS. que la exigencia de las inspecciones MOU es del 25 por ciento de los buques de pabellón extranjero que entran en puertos españoles.

En cumplimiento del anterior Plan de Salvamento Marítimo 1998-2001, el número de centros periféricos de salvamento marítimo se incrementó en un 67 por ciento, pasando de 12 a 20 centros, así como el número de trabajadores, que pasó de 315 a 380. En relación con los medios de salvamento, el plan anterior dotó a tres de los cinco helicópteros existentes con un sistema de vuelo estacionario y de búsqueda nocturna por infrarrojos, elevó el número de remolcadores de 10 a 14 y el número de embarcaciones de intervención rápida de 18 a 37, es decir, un 106 por ciento. Quiero destacar además que en 1999, uno de los remolcadores de salvamento, el *Punta Mayor*, fue adaptado para recoger productos petrolíferos de la superficie del mar, dotándolo con una capacidad de almacenamiento de 240 metros cúbicos.

Otro de los objetivos del plan consistía en disponer por parte de Sasemar de una base estratégica central con los equipos y medios necesarios para atender las contingencias de lucha contra la contaminación de mareas, con capacidad para poder desplazar rápidamente el material especializado al punto de la costa necesario. Dicha base se está ubicando en Madrid y la inversión total estimada, que incluye tanto las obras de acondicionamiento de las naves adquiridas como la dotación de equipos actualmente en concurso en fase de adquisición, asciende a 13,53 millones de euros.

Tras la catástrofe del buque *Erika*, ocurrida ante las costas francesas de Bretaña entre los días 8 y 12 de diciembre de 1999, los gobiernos de Francia y España, junto con la Comisión Europea, representada por la vicepresidenta Loyola de Palacio, lideramos las iniciativas más avanzadas para aumentar la seguridad de la navegación, con el impulso, entre otras medidas, del reglamento para la retirada gradual de los viejos petroleros monocasco, aprobado dentro del denominado paquete Erika I. La propuesta de reglamento que presentó la comisaria Loyola de Palacio en febrero de 2000, y que fue apoyada entre otros por el Gobierno español, en relación con la retirada de buques petroleros monocasco fue la siguiente, y cito literalmente: Los

buques petroleros de crudos de 20.000 toneladas o más de peso muerto y aquellos buques de producto de 30.000 toneladas o más de peso muerto no podrán operar cuando el buque tenga una antigüedad de 23 años o el 1 de junio de 2005, si esta fecha fuera anterior. Fin de la propuesta. Esta posición fue debatida por la Unión Europea en el seno de la OMI en abril de 2001 y no fue aprobada, siendo el texto que finalmente se aprobó —y que figura, por tanto, en el reglamento— el siguiente: No se autorizará a los petroleros a navegar con el pabellón de un Estado miembro ni se permitirá que accedan a puertos o terminales no costeros sometidos a la jurisdicción de los Estados miembros, a los petroleros, con independencia del pabellón que enarbolan, después del aniversario del día de entrega del buque, en el año que se especifica a continuación, salvo que sean petroleros de doble casco: a) En lo referente a los petroleros de categoría 1 —la categoría a la que pertenecía el *Prestige*—: en 2003, los buques entregados en 1973 o antes; en 2004, los buques entregados en 1974 y 1975; en 2005, los buques entregados en 1976 y 1977; en 2006, los buques entregados en 1978, 1979 y 1980; en 2007, los buques entregados en 1981 o más tarde. Fin de la propuesta aprobada.

La fecha de construcción del *Prestige* es del año 1976. Al haberse suprimido en la negociación con la OMI el requisito de la edad del buque, los 23 años, lamentablemente, el *Prestige* pudo seguir navegando hasta el año 2005 y de esta manera fue posible la catástrofe que comenzó a suceder el 13 de noviembre a las 15:15 horas, cuando se encontraba transportando 77.000 toneladas de fuel-oil en sus tanques, a 27 millas —es decir 50 kilómetros— al oeste de cabo Touriñán. A las 15:33 horas de ese día el *Prestige* solicitó la evacuación de sus tripulantes, indicando únicamente que sufría una escora de 30 grados hacia su costado de estribor. La citada llamada de socorro fue captada por el Centro regional de coordinación de salvamento y lucha contra la contaminación de Finisterre, que de forma inmediata inició la coordinación tanto del rescate de la tripulación como de la operación de remolque del buque. Inmediatamente, en el ámbito de Salvamento Marítimo, a las 16:30 horas se constituyó en la Delegación del Gobierno en Galicia el organismo rector previsto en la Orden comunicada de 23 de febrero de 2001, que aprobó el Plan Nacional de Contingencias. Señorías, 57 minutos después de la solicitud del capitán de evacuación, lo que representa dos cosas: primero, que se actuó de acuerdo con el Plan Nacional de Contingencias aprobado en el año 2001. Segundo, que se hizo con la máxima celeridad y rapidez, constituyendo su organismo rector en apenas una hora. A las 17:10 horas el helicóptero *Pesca I* de la Xunta de Galicia rescató siete tripulantes del *Prestige*. A las 18:05 horas el helicóptero *Helimer* de Sasemar rescató otros 17 tripulantes, quedando inicialmente a bordo, por su propia voluntad, el capitán, el primer oficial y el jefe de

máquinas. Los 24 tripulantes fueron desembarcados en La Coruña y Vigo respectivamente.

La coordinación entre las administraciones general y autonómica fue real y patente desde el primer momento, como lo prueba que ambos helicópteros, pertenecientes a las dos administraciones, actuaron de manera eficaz, rápida y coordinada, con el objetivo prioritario de salvar vidas humanas en el mar. Es en ese momento, al realizar el rescate, cuando se observa que el buque escorado presentaba grave riesgo de hundimiento debido a las adversas condiciones meteorológicas, temporal del sudoeste de fuerza 8 a 9, con olas de 8 metros. También se pudo apreciar que el buque estaba vertiendo al mar parte de la carga de fuel-oil. A las 18:30 horas, el primero de los remolcadores enviado, el *Ría de Vigo*, llegó a la proximidad del buque *Prestige*. Una vez al costado, requirió al capitán para hacer firme el remolque, no colaborando éste, según su respuesta, hasta recibir las órdenes oportunas del armador. Depuesta la resistencia inicial del capitán, a las 21:00 horas se iniciaron las labores para la toma de remolque. A las 0:38 horas el remolcador *Ibaizabal I* llegó a la zona. Posteriormente, a las 5:37 horas del día 14, llegó a la zona el remolcador *Charuca Silveira*; a las 6:24, el *Sertosa 32*, y a las 13:35, el *Alonso de Chaves*, que se desplazó desde Gijón.

A las 23:30 del día 13 de noviembre el director general de la Marina Mercante se incorporó al organismo rector en la Delegación del Gobierno de Galicia, tras desplazarse desde Madrid, de acuerdo con las directrices recibidas. Durante toda la noche se estuvo tratando de hacer firme el remolque, rompiéndose las líneas guías en numerosas ocasiones debido, entre otras causas, a las adversas condiciones meteorológicas. A causa de que el buque se encontraba sin propulsión, se produjo su deriva hacia la costa por el temporal del sudoeste. Para hacer firme el cabo de remolque se embarcó a las 2:21 horas de la madrugada del 14 de noviembre a dos tripulantes del *Ibaizabal I* y, posteriormente, a las 9:15 horas, embarcaron tres técnicos que la empresa Tecnosub contratada por Sasemar. Posteriormente, a las 10:50 horas, embarcaron 5 tripulantes de la dotación del *Prestige* acompañados por el funcionario don Serafín Díaz Regueiro, de la Capitanía Marítima de A Coruña. A las 11:00 horas se incorporó al organismo rector el director general de Sasemar, también desplazado desde Madrid, siguiendo instrucciones. A su vez, con carácter supradepartamental, a las 5:00 de la madrugada del 14 de noviembre se constituyó la Comisión de Coordinación de Crisis que centralizó las actuaciones inmediatas de Protección Civil, Salvamento Marítimo, Medio Ambiente y Pesca en las que se integraron los representantes de la Administración del Estado y la Xunta de Galicia.

En la mañana del día 14 de noviembre, tras varios intentos fallidos, el *Charuca Silveira* consiguió dar un cabo de remolque al *Prestige*, lo que permitió poste-

riormente que el *Sertosa 32* y el *Ría de Vigo* hicieran firme el remolque hacia las 13:40 horas de la tarde, cuando el buque se encontraba a 4,6 millas del cabo Touriñán, evitando que continuase su deriva hacia la costa. Desde las 10:30 horas el señor Díaz Regueiro, enviado por la Capitanía Marítima de A Coruña, estuvo comprobando si la máquina estaba quemando fuel o diesel para ponerla en marcha. Si hubiese sido fuel-oil la dificultad habría sido mayor ante la necesidad de precalentarlo, pero al ser diesel la operación fue algo más sencilla puesto que sólo requirió la limpieza de filtros (dos horas aproximadamente), la comprobación de válvulas y otras tareas menores.

A las 15:30 horas se arrancaron las máquinas del *Prestige* a muy pocas revoluciones y se puso rumbo noroeste. Debo de resaltar que el señor Díaz Regueiro no encontró ninguna colaboración del jefe de máquinas del barco ni del capitán ni del armador. A las 17:40 horas el buque se encontraba prácticamente adrizado con una ligera escora. A petición expresa del Ministerio de Fomento al almirante jefe del Estado Mayor de la Armada, el día 14 a las 22:56 horas se incorporó a la zona la fragata *Cataluña*.

A las 3:45 horas del día 15 de noviembre embarcaron en el *Prestige* técnicos de la compañía Smit Savage, contratada por el armador con objeto de colocar el barco en la posición más adecuada para evitar daños en su casco. Dicha compañía tomó la decisión unilateral de parar de nuevo el motor del barco, aduciendo que las vibraciones que producía el motor eran perjudiciales para la grieta que presentaba. A las 4:00 horas del día 15 el *Prestige* cambió el rumbo hacia el sur, 180 grados, por decisión de Smit Savage, decisión a la que no se planteó oposición, a la vista de las razones técnicas esgrimidas, siempre que se cumpliera la condición de alejamiento. A las 5:05 los técnicos de Smit Savage informaron que el buque tenía una grieta de unos 35 metros de longitud por debajo de la flotación que afectaba a los tanques números 2 y 3 de estribor y el número 4 del centro. A las 14:00 horas cambiaron el rumbo del barco hacia el oeste. A las 18:03 del día 15 el helicóptero *Helimer Cantábrico* evacuó a todo el personal a bordo del *Prestige*, técnicos y tripulantes, que permanecían en él. A las 22:00 horas el buque quedó remolcado solamente por el *Ría de Vigo*. Durante la noche se puso rumbo hacia el sur-suroeste.

En la mañana del día 16 de noviembre el buque se encontraba a 61 millas de cabo Villano.

Durante la madrugada del día 17 el *Prestige* era remolcado rumbo oeste, encontrándose a 100 millas del cabo Finisterre.

En la mañana del día 18, el *Prestige*, remolcado por los buques *Alonso de Chaves* y *Ría de Vigo*, continuaba progresando hacia el sur y se encontraba a unas 100 millas náuticas del cabo Finisterre. A las 10:40 horas se cedió remolque al remolcador *Deda*, contratado por el armador, sustituyendo al *Alonso de Chaves*.

Alrededor de las 8:00 de la mañana del día 19 de noviembre, el petrolero se partió en dos. A las 11:45 horas se hundió la parte de popa y, posteriormente, a las 16:18 horas y a unos 3 kilómetros del lugar del hundimiento de la popa, se hundió la proa a unas 133 millas náuticas (246 kilómetros) de Finisterre y a 3.600 metros de profundidad.

La actuación del remolcador *Ría de Vigo* durante las distintas fases del operativo de salvamento marítimo ha sido objeto de críticas. A ello me referiré a continuación. Los auxilios y salvamentos marítimos se regulan en España por la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos. Uno de los propósitos de esta ley fue dar un tratamiento de legislación uniforme a los auxilios y salvamentos, conforme a las necesidades y exigencias del derecho marítimo. Con independencia de lo anterior, a nivel internacional es frecuente que se recurra a la firma de contratos entre los armadores del buque salvador y del salvado, que siguen el modelo de los llamados contratos LOF, cuya última versión es del año 2000 y que, en general, se atienen al derecho internacional sobre la materia y añaden especificaciones que proceden de negociaciones previas entre las grandes compañías aseguradoras de los buques y sus cargas. En general, la idea básica que preside esta tradicional institución del derecho marítimo estriba en que todo acto de auxilio o salvamento de los buques de navegación marítima que se encuentren en peligro, así como de las cosas que se hallen a bordo, que haya producido un resultado útil, dará lugar a una remuneración equitativa que no podrá exceder del valor de las cosas salvadas. Esta remuneración corre a cargo del armador del buque objeto del auxilio o salvamento. El *Ría de Vigo* es un remolcador perteneciente a la entidad mercantil Remolcadores Nosa Terra, S.A., con domicilio social en Vigo, y que es objeto además de un contrato de servicios de fletamento total en cuya virtud dicha unidad marítima se encuentra destinada al servicio público de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación en la mar, para la cobertura de la costa nacional en la zona atlántica norte de la Península, con estricta sujeción al pliego de cláusulas administrativas particulares y al de prescripciones técnicas que sirvieron de base a la adjudicación acordada a tal efecto por el correspondiente órgano de contratación de Sasemar. El apartado 3.1 del último inciso del pliego de prescripciones técnicas dispone expresamente que la respuesta de la unidad a las solicitudes de servicio de la sociedad será inmediata y en ningún caso superior a los 20 minutos, entre las 9:00 y las 17:00 horas del día, y de 30 minutos entre las 17:00 horas y las 9:00 horas del día siguiente. Por su parte, el apartado 3.7 del citado pliego establece que el adjudicatario podrá solicitar la modificación pertinente del contrato para sustituir el buque afecto al mismo por otro de similares prestaciones, sin que varíen las condiciones del presente contrato. La

solicitud se realizará por escrito y con una antelación mínima de 15 días.

De lo expuesto, puedo deducir que la necesidad de obtener la autorización con un mínimo de 15 días de antelación implica que no cabe ofrecer el remolcador cedido en exclusividad a Sasemar para otros servicios en caso de evidente urgencia y, ni siquiera, para tareas que hubieran de prestarse en plazo inferior a los 15 días, pues, de otra manera, aun cuando el armador obtuviese el permiso de Sasemar en un tiempo menor, se estaría incurriendo en incumplimiento del contrato. En el caso concreto del *Prestige*, en el documento de seguimiento del centro de coordinación de Finisterre consta que, desde las 21:00 horas del día 13, el representante en Coruña de *Smit Savage*, Finisterre Agencia Marítima, había llegado a un acuerdo con el armador para que éste a su vez diera instrucciones al capitán para que tomara remolque del *Ría de Vigo*. Esto significaría que a esa hora no sólo había acuerdo entre *Smit Savage* y el armador del *Prestige*, sino que también pudo haberlo entre el armador del *Ría de Vigo* y *Smit Savage*. En el Ministerio de Fomento no consta que Sasemar conociera a esa hora tal acuerdo, por lo que estimo que el armador del *Ría de Vigo* pudo incurrir en un claro incumplimiento contractual, razón por la cual la Abogacía del Estado en A Coruña tiene el encargo de emprender las acciones jurídicas que procedan.

En todo este largo desarrollo del siniestro, la transparencia informativa ha sido máxima. Posiblemente alguna de SS.SS. me reproche que lo que les acabo de relatar ya lo conocían, incluso de forma más detallada y amplia, y no podría decirles otra cosa, ya que desde el Gobierno, y en particular desde este ministerio, hemos sido completamente transparentes y hemos informado exhaustivamente a la opinión pública desde el primer momento en que se tuvo conocimiento de la existencia de un barco que había lanzado una llamada de auxilio. Buena prueba de ello es que a las 17:03 horas del día 13 de noviembre la agencia Europa Press Galicia emitió el primer teletipo informando de la evacuación de los 27 tripulantes del barco. Recuerdo a SS.SS. que la evacuación de los primeros 7 tripulantes se produjo a las 17:10 horas. Es decir, la información se estaba dando en tiempo real a la opinión pública a través de Sasemar. Antes de las 18:00 horas se envió la primera nota de prensa oficial desde el ministerio. En los 7 días que transcurrieron hasta el hundimiento del buque se distribuyeron 19 notas de prensa, unas 3 notas de prensa diarias, así como 2 ruedas de prensa diarias en la Delegación del Gobierno en Galicia a las 13:00 horas y a las 19:00 horas. Hasta ayer se han publicado más de 60 notas de prensa, bien desde el Ministerio de Fomento o bien desde la Vicepresidencia Primera del Gobierno. Si a esto se le añaden las constantes comparencias y ruedas de prensa públicas, es difícil sostener la acusación de falta u ocultación de información. Está claro que quien no ha querido estar informado no

lo ha estado, pero también es demostrable que toda la información que han solicitado, incluso los miembros de los grupos parlamentarios que se han dirigido a la Delegación del Gobierno en Galicia o al propio ministerio, se les ha facilitado.

En el frente de la lucha contra la contaminación provocada por la marea negra de fuel-oil, las primeras manchas comenzaron a producirse desde el instante de la avería, el mismo día 13 de noviembre. Tras la operación de salvamento de los tripulantes, los helicópteros *Helimer*, *Pesca I* y *Pesca II*, estos últimos de la Xunta de Galicia, centraron sus esfuerzos en la identificación y seguimiento de las manchas de fuel-oil. El día 15 de noviembre ya estaba detectada una mancha de 200 metros de ancho por 37 kilómetros de largo, que posteriormente se partió en dos, encontrándose la más cercana a la costa a 5 millas de cabo Touriñán. También con carácter inmediato, desde la Comisión de Mar del organismo rector se comenzaron a distribuir los medios de respuesta terrestres. En la zona de cabo Touriñán se concentraron los primeros 8.000 metros de barrera protectora. A petición del Ministerio de Fomento, los gobiernos francés y portugués enviaron a Coruña dos oficiales de enlace para coordinar las actuaciones de los medios aéreos y marítimos. En concreto, el día 18 se incorporó el avión francés *Polmar II*, el día 20 un avión portugués y el día 21 un avión de ITOFF.

La fuerza del temporal y la altura del oleaje impidió que la recogida del fuel-oil en el mar obtuviera el rendimiento deseado. El día 17 de noviembre se incorporó a esta tarea el buque francés *Ailette*. El día 19 de noviembre, el holandés *Rijn Delta*. A pesar de ello, hasta el día 20 de noviembre sólo se pudieron recoger del mar 120 toneladas, de una estimación total en los sucesivos vertidos entre 9.000 y 18.000 toneladas a lo largo de los 7 días transcurridos hasta la rotura total y el hundimiento del buque.

El día 25 de noviembre trabajaron sobre la mancha principal el *Ailette* francés, el holandés *Rijn Delta* y el español *Punta Mayor*, apoyados por otras embarcaciones en labores de vigilancia y supervisión. A lo largo de aquel día llegó el barco alemán *Neuwerk*. Entre los días 23 y 25 comenzaron a detectarse grupos de manchas muy densas, derivando al nordeste de Estaca de Vares, que posteriormente continuarían desplazándose hacia el este hasta rebasar casi todo el frente del litoral cantábrico hasta el cabo Peñas, en Asturias, el día 3 de diciembre.

El día 26 de noviembre, en condiciones meteorológicas que no favorecían las tareas de recogida del vertido de fuel, se recogieron 1.950 toneladas de vertidos de hidrocarburos en la mar, tras las labores de limpieza del *Rijn Delta*, del *Punta Mayor* y del *Ailette*. Asimismo llegaron dos nuevos barcos, el *Alcyon* de Francia y el *Arca* de Holanda.

Los días 27, 28 y 29 de noviembre las condiciones meteorológicas adversas continuaron con olas de 4 a 6

metros y con una fuerza de viento de 5 a 6, impidiendo trabajar a los barcos. A lo largo de esos días llegaron los barcos *Sefton Supporter* inglés, *Union Beaver* belga y *Far Scout* noruego. A pesar de las malas condiciones meteorológicas citadas, los barcos *Rijn Delta*, *Arca*, *Alcyon*, *Sefton Supporter* y *Ailette* lograron recoger más de 1.000 toneladas de hidrocarburos en la zona de la mancha principal, que se encontraba situada a 22 kilómetros de la costa.

El día 30 de noviembre los barcos de limpieza pudieron trabajar sobre la mancha principal. En ese momento existían más de 11.758 metros de barreras instaladas y estaban disponibles 31.500 metros repartidos en diferentes bases. Ese día se recogieron 2.000 toneladas en el mar.

Los días 2 y 3 de diciembre, la mayoría de los barcos de limpieza pudieron trabajar en las zonas de manchas al disminuir el oleaje y la fuerza del viento. Hay más de 12.000 metros de barreras instaladas y están disponibles más de 32.000. Se recogieron más de 2.000 toneladas de fuel en el mar.

Desde el 3 de diciembre todos los barcos recogedores están apoyados por el petrolero británico *British Shield*, con capacidad para 6.000 metros cúbicos, que actúa como nave nodriza para la recogida del fuel-oil que traen los barcos de limpieza, ahorrándoles desplazamientos a puerto.

El día 4 de diciembre continuaron los trabajos de limpieza. El barco danés *Gunnar-Seidenfaden* llegó al puerto de Gijón y comenzó sus tareas frente a la costa asturiana. Existen en ese momento más de 13.800 metros de barreras instaladas y están disponibles más de 34.000; 11.000 han sido distribuidos entre Bilbao, Santander, Gijón y Navia para su posterior redistribución en las respectivas comunidades autónomas. Se recogieron 1.200 toneladas de fuel en el mar.

El día 5 de diciembre llegó a Vigo el barco italiano *Aqua Chiara* y el también italiano *Tito*. Se habían instalado ya más de 16.600 metros de barreras, encontrándose disponibles 35.880 y quedando pendientes de suministrar por la Unión Europea más de 11.000 metros. Asimismo estaban pendientes de recibirse en ese momento 10.000 metros procedentes de Estados Unidos. Se recogieron cerca de 2.000 toneladas de fuel en el mar.

El día 6 ya se habían recogido más de 12.350 toneladas de vertidos de fuel en el mar, de las que 10.750 toneladas corresponden a los barcos de limpieza y otras 1.600 toneladas a las embarcaciones de pesca. El día 8 de diciembre, las condiciones meteorológicas fueron favorables, habiéndose recogido 12.380 toneladas de fuel en el mar hasta ese día. Ayer, día 9 de diciembre, los barcos de limpieza habían recogido unas 11.000 toneladas de vertidos de fuel a las que habría que añadir otras 1.600 toneladas recogidas hasta entonces por las embarcaciones de pesca. Ayer estaban colocados más de 16.600 metros de barreras, había disponibles

35.800 metros y quedaban pendientes de suministro 11.355 metros por parte de los países de la Unión Europea y 10.000 metros por parte de Estados Unidos.

El relato anterior, señorías, permite deducir que las actuaciones de recogida de fuel en el mar se han visto seriamente entorpecidas por las dificultades del oleaje de esos días. Las barreras de contención se distribuyeron en las zonas afectadas de conformidad con los criterios señalados por la comisión creada al efecto, teniendo en cuenta que algunas de las instaladas en los primeros momentos se rompieron por el oleaje y la fuerza del viento, aproximadamente unos 4.000 metros. Paralelamente, el día 22 de noviembre, el Gobierno solicitó a las autoridades francesas el envío del buque *Atalante*, que transportaba el batiscafo *Nautile*. Dicho barco se encontraba desarrollando una misión en el Mediterráneo y se dirigió hacia el puerto de Vigo, a donde llegó el 30 de noviembre. El día 1 de diciembre partió hacia la zona del hundimiento y el día 2 por la mañana realizó la primera inmersión, tan pronto como lo permitieron las condiciones meteorológicas. La primera inmersión de carácter técnico sirvió para localizar la proa del barco, no encontrándose vestigios de pérdidas de fuel procedentes de los tanques en superficie. El día 3 de diciembre se realizó la segunda inmersión, en la que se hizo un reconocimiento exhaustivo de la proa del barco durante cinco horas, más tres horas empleadas en el descenso y el ascenso, no habiéndose localizado por los técnicos grietas importantes. Al día siguiente se realizó una nueva inmersión, la tercera, y el día 5 de diciembre se llevó a cabo la cuarta inmersión, en la que al encontrarse la estructura deformada y planchas dobladas hacia dentro, los técnicos estimaron que el fuel estaba aún enfriándose. Es cuando se observaron restos de fuel casi solidificado en estiramiento vertical. El 7 de diciembre se realizó la quinta inmersión, localizándose la sección de popa, la cual presentaba menos daños que la proa, apreciándose dos grietas. La sexta inmersión se realizó el pasado día 8 de diciembre, reconociéndose tanto la sección de proa como la de popa del buque. Ayer, día 9, el *Nautile* regresó al puerto de Vigo dando por finalizada esta campaña de reconocimiento, que podrá continuar si las circunstancias lo requieren. Ya se ha constituido una comisión científica que analizará y valorará toda la información que el batiscafo ha recogido durante las seis inmersiones realizadas. Esta comisión está integrada por miembros del Centro Superior de Investigaciones Científicas, del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas, de la empresa IZAR y de las universidades de Madrid y de A Coruña, habiéndose reunido ayer lunes a las dos y media de la tarde en la Secretaría de Estado de Política Científica, en el Ministerio de Ciencia y Tecnología.

Me referiré ahora a las acciones legales emprendidas desde los primeros momentos de los hechos, que pueden clasificarse de la siguiente manera. En primer lu-

gar, las acciones de carácter administrativo; después, las de naturaleza penal y, en tercer lugar, las acciones civiles que tienen una finalidad eminentemente resarcitoria de los daños causados a todos los afectados y que gozan también de una importantísima componente de carácter internacional, dada la nacionalidad de las entidades privadas responsables y los convenios internacionales existentes sobre la materia.

Desde el día 15 de noviembre, es decir a las 48 horas de que se tuviera la primera noticia del siniestro, por la Capitanía Marítima de A Coruña se dictó y notificó acuerdo de inicio de procedimiento administrativo sancionador, al amparo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Dicho procedimiento se ha dirigido contra el armador, el propietario del buque, el asegurador y el capitán del buque. Igualmente se acordó la adopción de medidas cautelares, consistentes en la exigencia de un aval bancario por importe de 60 millones de euros. Desde el día 18 de noviembre, 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 por desobediencia a las órdenes dadas por la autoridad marítima para alejar el barco de las costas españolas. El Juzgado de Primera Instancia e Instrucción número 1 de Corcubión acordó la prisión provisional del capitán, con una fianza de 3 millones de euros. Se han practicado ya numerosas diligencias de prueba y, en concreto, se ha tomado declaración a los tres imputados y a numerosos testigos.

Son ya muchas y muy importantes las actuaciones realizadas coordinadamente entre las distintas administraciones implicadas para obtener con la mayor rapidez y eficacia las indemnizaciones que se contemplan en el convenio de 1992, por el que se creó, con sede en Londres, el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos en la mar —el FIDAC—, que se hace cargo hasta un máximo de 180 millones de euros de las indemnizaciones no cubiertas por el propietario del buque y su asegurador, y que, de conformidad con lo prevenido por el Convenio de responsabilidad civil, también de Londres y de 1992, responden de modo objetivo, esto es, con independencia de la culpa que el asegurado 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.

Concretamente, señorías, se encuentra ya funcionando en la Delegación del Gobierno en Galicia la Comisión para el seguimiento de las indemnizaciones del FIDAC, presidida por el delegado del Gobierno en Galicia e integrada por representantes de Marina Mercante, Costas y Hacienda de la Administración general del Estado; Pesca, Medio Ambiente y Turismo, de la Xunta de Galicia; cofradías de pescadores, FIDAC, asegurador y la Abogacía del Estado. Entre los resulta-

dos obtenidos ya como fruto de las numerosas reuniones mantenidas por dicha Comisión cabe reseñar aquí los siguientes. A: Que el Fondo va a abrir el próximo día 15 de diciembre una oficina de reclamaciones en Coruña con dos supervisores, uno del Estado y otro de la Xunta, para la tramitación de las solicitudes de indemnización y reclamaciones. El FIDAC ha designado ya al director de la oficina. B: Que el Fondo pondrá a disposición de los particulares un total de ocho formularios para reclamar por los siguientes conceptos: daños a la propiedad, limpieza, cultivos marinos y pesca, marisqueo, embarcaciones pesqueras, turismo, elaboración de pescado y otros conceptos diversos. C: Que la forma de reclamar ante el FIDAC será publicada en diversos medios para garantizar su conocimiento, y se han elaborado y distribuido ya unos folletos divulgativos en forma de trípticos conjuntamente por la Administración general del Estado y la Xunta de Galicia. D: Que están ya designadas y trabajando las personas que se ocupan de la coordinación y de la dirección técnica del siniestro, así como del equipo de biología. E: Que la existencia de un proceso judicial penal no afecte al pago de las indemnizaciones, pudiendo simultanearse la reclamación en vía judicial y la reclamación ante el Fondo. F: Que la forma de actuación del Fondo ha mejorado con respecto a la experiencia del *Mar Egeo*, siendo ilustrativo que en el siniestro del *Erika* se ha satisfecho el 90 por ciento de las reclamaciones formuladas por 6.000 reclamantes en el plazo de tres años, a pesar de la existencia de un proceso judicial penal en curso. H: Que la acreditación de los daños ante el Fondo podrá realizarse por certificación de los funcionarios de la Administración general del Estado o de la Xunta de Galicia en el ejercicio de sus funciones y no ya sólo por acta notarial, como hasta ahora se venía exigiendo.

Por su parte, la Abogacía del Estado mantiene estrecha relación, a estos efectos, con los abogados con mayor representación de particulares y de las cofradías afectadas. El objetivo del Gobierno es que los afectados y todos los perjudicados por la contaminación causada por el buque *Prestige* cobren lo antes posible. Por ello, para obtener de forma extrajudicial el pago de las indemnizaciones 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 continuo contacto con la compañía aseguradora y el FIDAC. Quiero aquí recordar que en el siniestro del *Mar Egeo*, acaecido en 1992, el FIDAC ha tardado diez años en pagar las indemnizaciones correspondientes. Además, para que esto no se repita, el vicepresidente primero del Gobierno ha mantenido una entrevista con el director del FIDAC, quien ha prometido la máxima colaboración y agilidad en el pago de las indemnizaciones. Por otra parte, 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. Adicionalmente, y tanto en castellano como en gallego, se ha procedido a la edición de dos trípticos informativos. Uno, sobre el programa de ayudas públicas para los afectados en el que se explica de manera adecuada y sencilla el ámbito de dichas ayudas, distinguiendo entre ayudas a fondo perdido de la Xunta y del Estado, créditos blandos del ICO, beneficios fiscales y beneficios en materia laboral y de Seguridad Social. El segundo tríptico contiene información para los afectados sobre el FIDAC relativa a qué es este Fondo, qué daños cubre, cuáles son los sectores afectados, cómo han de prepararse las reclamaciones y qué documentación se ha de aportar.

Señorías, con objeto de que nunca más se repita la catástrofe del *Prestige*, el día 21 de noviembre el presidente del Gobierno se dirigió por carta al presidente de la Comisión Europea y a la presidencia danesa del Consejo Europeo proponiendo siete bloques de medidas urgentes: La inmediata puesta en marcha de la agencia europea de seguridad marítima; el establecimiento de un fondo de indemnización con cuantía suficiente y mecanismos de pago ágiles; la inmediata revisión del calendario de eliminación de petroleros monocasco, retomando las propuestas iniciales de la Comisión Europea de 2000, que España y otros países europeos apoyaron claramente desde el principio; la mejora y homogeneización de los mecanismos de inspección; el fortalecimiento de los mecanismos de control del tráfico marítimo a través de las costas de los Estados miembros; la supresión en la Unión de territorios que operan como paraísos y que no cumplen los estándares de inspección de buques; la modificación del derecho marítimo internacional para permitir el control no discriminatorio dentro de las 200 millas o la eliminación del tráfico peligroso.

El día 26 de noviembre, en la cumbre hispano-francesa de Málaga, cerramos un acuerdo bilateral que recogió los planteamientos españoles y los concretó en medidas singulares, como el establecimiento de un mecanismo conjunto de control de la zona económica exclusiva de las 200 millas. El mecanismo se puso en práctica inmediatamente y se comunicó a Portugal la iniciativa. Hasta ayer han sido desviados fuera de las 200 millas de las aguas españolas los siguientes buques: el *Moskowsky Festival*, de Malta; el *Enalios Titan*, de Malta; el *Teekay Foan*, de Bahamas y el *South Trader*, de Liberia.

En el Consejo Europeo de Transporte, celebrado en Bruselas los pasados días 5 y 6 de diciembre, por unanimidad, los ministros de los quince países miembros de la Unión Europea acordamos poner en marcha la totalidad de las propuestas presentadas por el presidente del Gobierno español, José María Aznar.

El proyecto de conclusiones de la presidencia danesa, tras un intenso Consejo, recoge —repito, con el respaldo de la unanimidad de todos los gobiernos— cuatro grandes bloques de medidas. El primer bloque se



refiere a medidas de control inmediato de la navegación. En primer lugar, los países de la Unión Europea deben introducir en sus legislaciones medidas que impidan, con carácter inmediato, entrar en sus puertos barcos que transporten crudos pesados, fuel pesado, alquitranes y betunes; en segundo lugar, la Comisión debe modificar el Reglamento 417/02 que establece la retirada de los buques monocasco, a fin de adelantar su calendario y aprobar este nuevo reglamento con el adelantamiento correspondiente antes del 1 de julio de 2003; en tercer lugar, la Comisión y los países de la Unión Europea deben de adoptar medidas para alejar los buques de más de 15 años que transporten mercancías peligrosas y contaminantes a más de 200 millas y, en cuarto lugar, los países de la Unión Europea deben de fortalecer los mecanismos de control del tráfico marítimo frente a las costas de los Estados miembros.

El segundo bloque se refiere a medidas inmediatas de intensificación de la inspección en puertos. En primer lugar, los países de la Unión Europea deben de cumplir, todos, el objetivo de inspección del 25 por ciento de buques de pabellón extranjero que visiten sus puertos; en segundo lugar, además, deberán reducirse de doce a seis meses las inspecciones a los buques de mayor riesgo y, finalmente, la agencia europea de seguridad marítima promoverá la uniformidad y la calidad de las inspecciones de control por los Estados miembros para evitar que haya puertos de conveniencia.

El tercer bloque se refiere a medidas inmediatas de aumentos de las coberturas por indemnizaciones de daños. Los Estados miembros impulsarán la creación, en el seno de la OMI o, en su defecto, en el seno de la Unión Europea, de un fondo complementario de compensación de las víctimas de las contaminaciones por petróleo, que debería incluir las futuras mareas negras hasta un importe de 1.000 millones de euros.

El cuarto bloque se refiere a medidas inmediatas para aumentar la prevención de riesgos futuros. Aquí se incluye el fomento entre los Estados miembros de la cooperación para aumentar la capacidad operativa de respuesta a estas catástrofes y, también, el estudio de un mecanismo que obligue a petroleras, compañías de seguros, armadores y fletadores a proporcionar, asimismo, medios de prevención y de lucha contra estas catástrofes ecológicas, como las de los buques *Erika* y *Prestige*. Por parte del Ministerio de Fomento, para hacer efectivo el compromiso adquirido en el Consejo de Ministros de Transportes de la Unión Europea, presentaremos una iniciativa de carácter legal al próximo Consejo de Ministros, que previsiblemente tendrá rango de decreto-ley y que entrará en vigor inmediatamente.

Concluyo. Catástrofes como la del *Prestige* nos enfrentan siempre a las limitaciones de nuestra capacidad humana y técnica y representan la otra cara de la moneda del progreso que a todos nos gustaría no ver nunca convertida en realidad dramática y trágica. Enfrentados

sin desmayo a ella, debemos trabajar, por una parte, para que no se repitan nunca, y, por otra, para contar cada día con mejores medios que nos permitan superar sus efectos si la repetición ocurriera.

La responsabilidad directa de la catástrofe del *Prestige* recae sobre quien la ha causado: en este caso, el propietario del barco y quienes lo han contratado a sabiendas de que el ahorro en el transporte se hacía a costa de la seguridad marítima y de la protección medioambiental. Producida la catástrofe, la respuesta coordinada de todos, Gobierno, Xunta, ayuntamientos, diputaciones, cofradías, voluntarios, han estado a la altura del desafío en rapidez, en proporción y en sincronización. Pero la emergencia no ha terminado, ni tampoco el trabajo colectivo y solidario de los españoles y de los demás europeos para resolverla con dignidad y eficacia.

El naufragio del *Prestige* ha puesto en evidencia la necesidad de que una economía global se sustente en una ética también global y que excluya categóricamente a quienes son capaces de poner en riesgo la vida y los intereses de todos al servicio de sus nada legítimos intereses particulares. El auténtico compromiso ahora es no olvidar y llevar a sus últimas consecuencias las tareas de regeneración del medio ambiente marino y costero, la indemnización íntegra a los afectados y las medidas acordadas unánimemente por los países miembros de la Unión Europea al servicio de un transporte marítimo más seguro y de un transporte marítimo más respetuoso con el desarrollo sostenible. (**Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, como primer peticionario, en nombre del Grupo Mixto, el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El señor ministro nos acaba de ofrecer una información coincidente en gran parte en cuanto al relato de los hechos con la interpelación a que fue sometido por parte del Bloque Nacionalista Galego inmediatamente que conocimos el siniestro y que se estaba desarrollando la catástrofe. Otra parte es más pormenorizada y extensa en el tiempo lógicamente y abarca el periodo de tiempo que estamos viviendo en estos momentos. Pensamos que este tipo de relato que nos acaba de hacer, aun sin poner en duda lo que serían acontecimientos o hechos empíricos, está excesivamente escorado en su versión circular a echar balones fuera de lo que son también responsabilidades humanas que atañen no solamente a los mercaderes sino a quienes los protegen, es decir, la cobertura política que tienen y que deja en el tintero muchas de las responsabilidades del propio Gobierno español no solamente en la temática general de las banderas de conveniencia, del mal estado de las flotas y por lo tanto del criterio de beneficio por encima del criterio de seguridad, sino incluso echa una especie de

velo sobre las decisiones que se tomaron, la forma de actuar, la prevención y los medios con que cuenta el Estado español.

Pensamos, señor ministro, que en su relato faltan algunas cuestiones que tienen interés y que curiosamente, así como el día de la interpelación usted remarkó afirmándolas de forma categórica, hoy las cubre con un tupido velo. Nos referimos en concreto a que en la comparecencia por interpelación del día 20 de noviembre de 2002 usted afirmó que contaron con toda la información, que tuvieron la dirección del siniestro, que tomaron las decisiones oportunas y que las ejecutaron debidamente. Pero sus propias palabras son sintomáticas dijo usted en aquel momento que habían tomado la decisión de alejar el barco de la costa; en todo caso, de trasvasar el fuel o bien de hundirlo de forma que provocase el mínimo vertido, y que los tres objetivos estaban conseguidos. A estas alturas usted tendría que reconocer que, a excepción de alejar el barco de la costa, los dos objetivos a los que usted se refirió el día 20 no solamente no están conseguidos sino que estamos asistiendo a un espectáculo dantesco; en concreto, no se realizó el trasvase del fuel y el hundimiento se hizo con el máximo vertido, pero, sobre todo, el proceso hasta el momento del hundimiento: ya le dije en aquel momento que todos los técnicos decían que cuanto más se alejase el barco de la costa y se hundiese frente a las costas gallegas, aunque fuese a 120 millas, que fue la distancia óptima en la que ustedes lo situaron, se provocaría un efecto abanico que plagaría la costa gallega, lo que después efectivamente vimos. No es hablar a toro pasado. Sabe que señores como el señor Urgorri, en concreto, el director del departamento de biología marina de la Universidad de Santiago de Compostela, que conoce perfectamente el tema del mar en Galicia, o incluso un ingeniero naval como el señor Primitivo González, lo anunciaron debidamente en el momento que se estaba produciendo el siniestro y desarrollando la catástrofe.

Sus decisiones técnico-políticas no se sustentaban en información correcta ni contrastada y por lo tanto se actuó con precipitación y con un terror paralizante a tomar decisiones como no fuera la de echar la bomba lo más lejos posible. Ustedes no tenían los medios de prevención, estaban con medios muy precarios para asumir el reto político de tomar otra decisión, que sin duda tendría que pasar obligadamente o por meter el barco en un puerto o simplemente por fondearlo en una playa con fondo de arena que sería uno de los métodos menos dañinos, y no estoy hablando a toro pasado sino desde la perspectiva del conocimiento y de la experiencia, y así fue anunciado durante el desarrollo de la crisis.

En segundo lugar, usted hoy tampoco ha dado ninguna explicación: ¿cómo es posible que tomando la decisión de llevar el barco en dirección noroeste ésta sea cambiada en dirección al sur y ustedes admitan con

tanta tranquilidad que aceptaron una decisión de la compañía de salvamento marítimo privado? ¿Cómo es posible que un Gobierno responsable se someta a la decisión de una compañía de salvamento privada? Quién está actuando en la zona de influencia económica, ¿la compañía privada o el Gobierno español? Esta situación tan compleja tiene implicaciones de carácter internacional, estoy por asegurar que las tendría que haber forzosamente de los Estados europeos del Norte que no estarían dispuestos a tragar ese marrón, como no lo tragan en otras muchas ocasiones, por ejemplo, en el caso del *Andros Patria*. Estoy seguro que esta decisión no se puede explicar por parte de ustedes, esa tolerancia, si no era por miedo a algo que les podía venir de arriba; si no, realmente son ustedes cómplices de una posición que es intolerable, porque sería la única que garantizaría, dentro de un desastre, que el desastre no fuera objetivamente directamente proyectado contra nuestro país. ¿Cómo es posible que habiendo tantas circunstancias políticas concomitantes sea el delegado del Gobierno quien dé la cara con tanto desparpajo y retórica como falsedad y oquedad en sus discursos? ¿Cómo es posible que fueran desapareciendo ya a partir del tercer día el señor López Sorts y el señor Nogueira y no dieran la cara ante la opinión pública? ¿Cuál fue en concreto su opinión particular, señor ministro? A nosotros nos interesa saber eso, ¿qué parte de ejecución tuvo usted en todo este proceso? Usted incluso llegó a hablar con el presidente del Gobierno ante un fenómeno que estaba involucrando, implicando no solamente al Estado español sino a otros Estados europeos, que sin duda tenían sus opiniones y estaban haciendo fuerza en relación con lo que se les podía venir encima. ¿No merecía otra preocupación realmente esta situación? ¿Es ésta una dirección de carácter ejecutivo, de la que usted hablaba, con conocimiento de causa y con pleno conocimiento de que las decisiones que se tomaban eran las correctas?

Por otra parte, usted mismo acaba de hacer ahora o entonar una acusación grave en contra de las actuaciones del remolcador *Ría de Vigo*. Pero, señor ministro, está claro que es un contexto legal el que posibilita este tipo de actuaciones. Cuando se depende de la firma de un convenio entre dos compañías privadas para que los remolcadores actúen, está claro que hay un vacío de carácter administrativo legal y responsable. Exactamente igual que es claro que en casos como estos ustedes podían actuar unilateralmente, al margen de que no hubiese ningún compromiso de pago entre las compañías o que hubiese o no la obligación de pagar la factura, porque está claro que ante un caso de catástrofe también hay una cobertura legal de la ONU que deja a los Estados miembros tomar decisiones de forma unilateral y urgente ante catástrofes de carácter inminente.

En todo caso, si lo que usted dice es cierto, habría que cambiar urgentemente el modelo y prácticamente el 90 por ciento de todo lo que dependiese de medios

Sasemar tendrían que ser de carácter público, señor ministro, porque si no con este modelo estamos siempre abocados a jugar en un terreno de nadie o en un terreno tan dudoso o tan ambiguo que es abiertamente peligroso para los intereses generales a los que usted se refería al final, pero es que esos intereses generales hoy no están protegidos porque hay un marco legal del que todos ustedes, no solamente el Gobierno español, son responsables. No le voy a recordar, por ejemplo, debates que hubo en este Congreso de los Diputados sobre las banderas de conveniencia del Segundo Registro de Canarias, pero es muy evidente cuál fue la posición del Partido Popular en el mismo, y esto les afecta a ustedes. Como también sabe usted que la flota mercante del Estado español está en unas condiciones bastante precarias, y hay informaciones en la prensa de todo tipo. En concreto, en cuanto a los petroleros, se sacó la información clarísima que de 28 correspondientes a empresas españolas, 19 claramente españoles y nueve de bandera de conveniencia, solamente tres tienen doble casco. Esa no es responsabilidad de la Unión Europea ni de la OMI. Todos ustedes están enfangados en este tipo de dinámica, que evidentemente depende de la transnacionalización, pero a la que ustedes colaboran de forma muy eficaz.

Por lo demás, es curioso que el día 14, señor ministro, y perdóneme esta observación personal, yo miré hacia la bancada en que acostumbra a estar en el Congreso de los Diputados y tengo que decirle que solamente por prudencia, y seguramente porque empiezo a tener una cierta sensación de pelma, no me atreví a acercarme pensando que usted estaba excesivamente caviloso y preocupado por lo que estaba pasando. Sin embargo, también le tengo que decir con claridad que mi pasmo fue en aumento al ver que en los días sucesivos usted se mantenía al margen, no solamente no iba a Galicia sino que era indiferente a la evolución de la catástrofe e incluso no tomó las riendas del asunto ni participó abiertamente en esas ruedas de prensa a las que usted alude, estando en primera línea y teniendo el principal protagonismo. Ésta es la causa fundamental que nos haya llevado al Bloque Nacionalista Galego a pedir su dimisión o su reprobación. Además contrasta, y perdone que se lo diga, con su actuación diligente presentándose en Asturias y Cantabria inmediatamente por unas pelotas de fuel. Hoy por hoy aún es éste el problema, y en concreto en relación con un país como el nuestro, que no es solamente una catástrofe ecológica, sino que usted sabe, si mira las cifras, que éste es un sector económico importantísimo en nuestro país. No tiene nada más que mirar las cifras de la Seguridad Social y verá de dónde son los que pertenecen al Régimen Especial del Mar del conjunto del Estado español. Yo ya sé que hay fórmulas de españolismo que tienen una atención localista, y lo celebro en su caso respecto de Asturias, pero también tengo que lamentar que en un país como el nuestro nunca tengamos políticos

gallegos a la española que tengan esa reciedumbre localista y ese apego a la tierra tan fundamental como el que tiene usted.

Por otra parte, habló de ruedas de prensa y de información, pero yo creo que una de las cosas que no va a ser posible retirar de la opinión pública es que se informó mal, que se mintió, que se engañó, que se censuró, un rosario de disparates tragicómicos si no fuera una cosa triste: no había marea negra, no está en la costa, continuamente hablando del volumen y la extensión de las masas de fuel, que no coincidían con las orientaciones que daba el Instituto Hidrográfico de Portugal, que acertaba siempre, y así sucesivamente. Realmente se llegó a provocar la mofa de la prensa internacional, y se lo digo yo que no tengo ningún tipo de complejo respecto de la Unión Europea ni de ninguna parte del mundo, y que no me siento nada incómodo con mi pertenencia a un país que no ocupa precisamente los rankings de bienestar en el conjunto de la Unión Europea y a nivel internacional. Usted empezó a comprender la gravedad del problema tarde, mal y a rastras, cuando pronunció esa frase de pasarse del desastre natural, del que habló el día 20 en la interpelación, a la catástrofe ecológica similar a la de Chernobil. Si usted asume esto, tiene que asumir también que hay responsabilidades humanas, que no se puede solamente colocar el ventilador en relación con el contexto internacional sino que algo de mea culpa tendrán que entonar.

Por lo demás, hizo una referencia a cómo fueron llegando los recursos y medios ajenos que fueron pedidos, y yo tengo que decirle que en este aspecto también hubo algo de negligencia. Solamente a partir de los días 20 y 23 es cuando empiezan a llegar gota a gota. No hablemos de la utilización del ejército que es tardía y que no puede opacar el tono de indiferencia e insensibilidad de la Administración pública ante una catástrofe de una envergadura tal como la que está sufriendo Galicia. La falta de coordinación fue tan evidente que usted sabe que creó conflictos e incluso controversias diplomáticas especialmente con el Gobierno portugués, que además es de su mismo color político. Por tanto, está claro que ustedes intentaron por todos los medios, una vez que no se enfrentaron con llevar el barco hacia el norte, lanzarlo cara al sur, a una especie de tierra de nadie, en una especie de opción que lógicamente tropezó con la opción política de un país, que puede estar más o menos desarrollado, pero que tiene una cierta dignidad y responsabilidad respecto de sus habitantes.

Señor ministro, es posible que efectivamente haya algunas medidas que inevitablemente no pudiesen ser todo lo que nosotros quisiésemos, pero está claro que no se trata solamente de eso, sino de una forma de actuar que tiene responsabilidades políticas, y nosotros queremos que se depuren. No estamos en la caza de la cabeza de ministros, o en la erosión electoral del Gobierno, pero sí estamos, tenemos que decírselo, con el empeño de que esto se debata políticamente, de que

continúe el debate político, porque además sabemos que va a ser la única garantía no solamente de que esto no vuelva a ocurrir, sino que incluso, una vez que se retiren las cámaras y la observación de los focos sobre lo que está ocurriendo, esto no caiga en saco roto. Usted habló de las acciones administrativas, penales y civiles, y habló de diligencia, y yo no le voy a discutir que en este caso con relación con el FIDAC se vaya a actuar de manera distinta al caso del *Mar Egeo*. No le voy a discutir que seguramente el abogado del Estado tendrá que actuar de forma distinta, no como abogado colonial, tal como actuó en el año 1992, que le daba la razón a los que provocaron directamente el siniestro frente a los propios afectados, a los miserables. Seguramente que todo esto se va a cambiar porque hay unos precedentes, un debate político y una batalla política, pero si piensan que van a poder arreglar esto con los fondos del FIDAC o con las conclusiones a que se llegue por la vía penal, aviados vamos, porque va a ser muy difícil, primero, que el Estado español se escape de ser responsable subsidiario de la catástrofe tal como esta se desarrolló y, segundo, porque un Estado democrático y consciente tiene que subrogarse a todos los afectados y actuar de forma inmediata. Creo que ustedes, señor ministro, y ahora sí se lo pido en la medida en que usted siga formando parte del Gobierno, tienen que colaborar eficazmente para que se utilice el Fondo de contingencia, que lo tienen ahí, para que no haya ninguna fisura respecto de cómo mantener a la población pegada al territorio. Les digo esto porque ustedes desconocen nuestro país y además parten de una filosofía política que va a ser muy perjudicial si la siguen manteniendo, que es el criterio de que como somos españoles debemos de buscar el trabajo donde nos lo den, en España o en la Unión Europea. Como esa sea la filosofía imperante vamos a tener la despoblación de toda la Costa da Morte, que está totalmente deteriorada, pero es que va a haber una crisis social y económica de tal calibre en las Rías Baixas que yo espero que ustedes no solamente no colaboren a ella, sino que consigan impedirlo.

Esto es lo que posiblemente el Gobierno pueda no entender, y por eso le digo que nosotros vamos a seguir ejerciendo nuestro derecho político para que esto no caiga en saco roto. No podemos mantener un tono triunfalista. Incluso pensamos que todas las medidas de prevención que ustedes quieren tomar en el marco europeo están muy bien, contarán con todas nuestras ayudas, pero éste no es el momento más preocupante para nosotros desde esa perspectiva, sino que ustedes se responsabilicen políticamente del problema. Primero, dejen que funcione una comisión de investigación no solamente para averiguar las responsabilidades políticas que pueda tener cada uno de los miembros del Gobierno, sino porque es fundamental que haya control de las consecuencias de la catástrofe, incluso para ayudar a la Administración pública y para que la pobla-

ción se vea perfectamente asistida en un debate continuo respecto de este problema. Segundo, para que el Estado asuma, con conciencia global y gallega —y gallega, señor Cascos—, las consecuencias de la catástrofe. Lo único que le puedo decir en este momento es que el Bloque tomará esto con mucha paciencia, como lo está tomando la población gallega —aunque con irritación, a pesar de la frialdad con que lo está tomando la población—, y también con entusiasmo y confianza, puesto que tendremos que encargarnos nosotros mismos de la organización social y de la reivindicación política.

Espero que el Gobierno no haga oídos sordos y colabore a que el proceso en el que trabajamos sea eficaz para que nuestro país siga existiendo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor ministro, mi grupo parlamentario saca una conclusión de su intervención: el Estado español es una víctima, y el Gobierno no tiene ninguna responsabilidad política en las decisiones que se tomaron desde el accidente del petrolero *Prestige* hasta hoy. Ustedes son las víctimas, y no son responsables. Pues bien, señor ministro, el Gobierno español sí tiene responsabilidad política. Aunque el tono de su intervención haya sido el de: hemos sido muy buenos, lo hemos hecho todo muy bien y estamos en la senda adecuada, se han equivocado ustedes al tomar decisiones y lo tienen que asumir.

Tendrá que explicarnos usted sobre la base de qué informes —si los tienen—, de qué orientaciones técnicas y medioambientales o de qué información dispusieron para tomar la decisión de alejar el petrolero de las costas en vez de llevarlo a puerto. ¿Por qué no se remolcó el petrolero a puerto, señor ministro? ¿Quiénes se opusieron a la maniobra? ¿Qué experto o autoridad política intervino en la decisión? ¿Quién tomó la decisión de alejar el petrolero hacia alta mar? ¿Fue usted mismo, señor ministro, o quién fue? Explíquenoslo para que sepamos cómo se tomaron las decisiones. Insisto en que nos diga, desde luego, si se tomaron sobre la base de informes escritos. La decisión que tomaron no tiene lógica para nosotros. No nos sirve esa explicación de a ver quién hubiera sido capaz de tomar la decisión de contaminar una zona. ¿Quién fue capaz, después de todo, de contaminar la costa atlántica de Galicia y toda la costa cantábrica? Díganos por qué se tomó esa decisión, cuando, según las informaciones de que disponemos, y no porque ya se sepa el resultado, había expertos que decían lo contrario en ese momento. Según el estado del mar y conociendo el mar Atlántico, lo mejor hubiera sido llevar el petrolero a puerto seguro y trasvasar las toneladas de combustible que quedaban en sus bodegas.

Explíquenos por qué, una vez tomada esa para nosotros errática decisión, no decidió el Gobierno la intervención inmediata de la Armada para obligar al capitán a alejarse hacia el noroeste, tal como se le había ordenado. ¿Por qué se cruzó de brazos el Gobierno, señor ministro, ante esa desobediencia, cuyas consecuencias padecen ahora Galicia y el resto del Estado español, por mucho que la lleven a los tribunales? Ustedes tenían facultades para hacerlo. ¿Por qué no utilizaron la jurisdicción española sobre las 200 millas, en virtud de la Carta de Derechos del Mar de la ONU y del Convenio Internacional sobre intervención en accidentes con derrame de hidrocarburos? Este último reconoce a los Estados afectados el derecho a intervenir incluso más allá de las 200 millas. ¿Por qué no enviaron a la Armada para que obligase al petrolero a tomar el rumbo que le habían ordenado, en vez de consentirle que se pasease por toda la vertiente atlántica? De verdad, señor ministro, a todos los españoles que seguíamos la noticia a través de los medios de comunicación nos parecía alucinante ver cómo se extendía la mancha de petróleo. Explíquenoslo porque no se nos ha explicado; no se le ha explicado a la opinión pública española ni a los representantes del pueblo español: a esta Cámara. ¿Por qué se tomaron las decisiones que se tomaron? ¿Sobre qué base? ¿Por qué no se hizo uso del derecho internacional, una vez tomada una decisión que el capitán del barco no cumplía?

Paso a otro aspecto en que usted ha hecho hincapié. Ha comenzado su intervención diciendo que un objetivo prioritario de la política de su departamento era la seguridad en general, y también la seguridad en el mar; es cierto, así lo dijo en su primera comparecencia ante esta Comisión. Sin embargo, a la vista de lo que ha ocurrido, tendremos que decir que no parece que tal prioridad haya servido para nada tras dos años y medio desde su llegada al ministerio. Nos hablaba usted de lo que habían conseguido con el Plan nacional de salvamento, que se aprobó en julio de 2002, y de los aumentos de dotación para dicho plan. Nos decía que los 64 inspectores han pasado a ser 114. Pues bien, señor ministro, tenemos que decirle que Francia, nuestro país vecino, con bastantes menos kilómetros de costa que el Estado español, en lugar de 114 tiene 2.000 inspectores. Las cifras hablan por sí solas. Ciertamente es que de las inspecciones no importa sólo la cantidad sino también la calidad. Aquí tenemos que pedirle que nos diga si es verdad que el *Prestige* ha fondeado dos veces en el puerto de Algeciras sin que se le haya practicado ninguna inspección. Explíquenoslo, para que veamos si el funcionamiento de que nos habla es tan bueno como nos quiere hacer creer.

Explíquenos también, señor ministro, si es posible que los remolcadores estén en la situación que están; que sólo haya uno capaz de recoger petróleo, con la cantidad de kilómetros que tiene nuestra costa. Los accidentes no se causan sólo en la costa atlántica, pue-

den tener lugar en cualquier punto del territorio español y con un remolcador mal vamos a andar. Además, resulta que no se actúa con la celeridad necesaria para poner los medios que eviten una catástrofe de esta magnitud; al menos, nosotros creemos que ha sido así. No han aplicado el Plan de contingencia de que disponían; no se ha tenido en cuenta el plan en lo que se refiere al derrame de contaminantes al mar, en aguas jurisdiccionales españolas, desde un buque accidentado. No se ha seguido; si no, explíquenos cómo es posible que no se comunicara la situación en su momento a las zonas que podrían verse afectadas, lo que así ha ocurrido al final, como la Capitanía de Marina de Asturias. Asturias era una comunidad autónoma con posibilidades de riesgo, y otras zonas, como Cantabria, podrían verse igualmente afectadas. Parece que se dejaron llevar por su afán de restar importancia a la marea negra y no utilizaron el Plan nacional de contingencia, tal como deberían haberlo hecho.

Nos hablaba de la respuesta que se había dado en cuanto a los materiales necesarios para contrarrestar la marea negra. Sin embargo, por la información que facilitaban a los medios de comunicación las personas que luchaban contra la marea negra en tierra y en el mar se sabe precisamente de la carencia total y absoluta de esos medios; al menos, hasta el 4 de diciembre.

Explíquenos, señor ministro, cómo es posible que un país tan pequeño como Bélgica, que apenas tiene 100 kilómetros de costa, tenga un buque anticontaminación, exactamente igual que nosotros; cómo es posible, además, que no dispongamos de remolcadores con potencia suficiente para arrastrar este tipo de petroleros y cómo es posible que Salvamento Marítimo sólo dispusiera en Galicia de tres remolcadores de escasa potencia, un solo barco sanitario y cuatro helicópteros de observación y salvamento.

Señor ministro, llevan ustedes ya dos años y medio con este plan de salvamento o intentando ponerlo en práctica y no parece que haya sido lo más adecuado ni que tan siquiera hayan podido solucionarlo. Hemos visto cómo los propios pescadores con sus redes tenían que organizar sistemas de recogida de fuel. Eso es indignante para la población y no solamente tendría que avergonzarles como responsables del ministerio, sino que ya que tendría que haber alguna dimisión encima de la mesa del señor presidente del Gobierno. Por eso mi grupo parlamentario ha pedido su reprobación, señor ministro, porque nos parece que no ha sido la forma más adecuada de funcionamiento, no sólo en este caso concreto, sino porque no han tenido ustedes la previsión para dotar de los mecanismos y de la infraestructura necesarios y poder así combatir una situación no solamente de estas características, porque, aunque hubiera sido menor, tampoco se hubiera podido trabajar en condiciones. Desde luego, las declaraciones que se han hecho desde el Ministerio de Fomento eran, primero, que aquí no pasaba nada, que era una situa-

ción controlada, controladísima; después ya hemos pasado, cuando ya no había más remedio, a que se reconociera por usted mismo que esto podía considerarse como un Chernobyl español.

Continúo, señor ministro, diciendo que usted nos ha hablado mucho de lo que se va a hacer desde la Unión Europea y desde luego de lo que se va a hacer a partir de ahora. Señor ministro, a pesar de que siempre es complicado, problemático y difícil poner de acuerdo a los países de la Unión Europea y que desde luego la reforma del Reglamento que ustedes defendían en su momento —que a nosotros no nos parecía la más adecuada— tampoco fue la que se aprobó, también hay que decirle que su preocupación no les llevaba demasiado lejos cuando durante la presidencia española de la Unión Europea no hubo ninguna propuesta para que se modificara ese Reglamento ni tuvieron ustedes ninguna inquietud por la situación de los buques monocasco ni de los riesgos que esto suponía para el transporte marítimo de sustancias contaminantes. Es más, señor ministro, parece que ahora van a empezar ustedes a ponerlo todo en práctica y que a partir de ahora la Unión Europea va a intentar fundamentalmente exigir que todos los países miembros se pongan al día en todas las directivas que no se han traspuesto. Pues bien, señor ministro, la propia Comisión Europea nos ha dicho que en el Consejo Europeo de Niza de diciembre de 2000 se instó a los Estados miembros a aplicar las disposiciones de las Directivas Erika I y Erika II de manera anticipada, la propia Comisión Europea. Es más, señor ministro, con tanta inquietud como parece que le plantea ahora al Gobierno la situación producida por el accidente del *Prestige*, sigue sin trasponer las directivas Erika I y Erika II. Por tanto, esa inquietud que parece ser que les lleva ahora a plantear tantas cuestiones no parece que les haya guiado a poner en práctica medidas anticipadas ni a ser pioneros en este caso en cumplir las directivas europeas trasponiéndolas al Derecho español, porque parece ser que en ese momento no tenía importancia. No me diga que no lo pueden hacer, porque Suecia, por ejemplo, ya no permite que circulen por su zona marítima barcos que no sean de doble casco; ya no lo permite. De la misma manera que tampoco lo permite Estados Unidos desde hace ya muchísimos años. Señor ministro, seamos pioneros en esta materia y obliguemos a que por nuestras costas no circule ningún barco que no tenga doble casco, que sea contaminante o que pueda producir una contaminación. Además, obliguemos a que nuestras propias compañías tengan barcos de doble casco, porque no hace falta que le vuelva a repetir los datos que le ha dado el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, el señor Rodríguez, porque usted ya los conoce. Obliguen, negocien con las compañías petroleras españolas para que los barcos petroleros españoles tengan doble casco y desde luego, señor ministro, para que no se

vayan a buscar pabellones de conveniencia que lo único que nos pueden producir son desastres como el actual.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán, debe ir terminando.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Termino, señor presidente.

Señor ministro, también es importante el bloque de la Unión Europea, y como tienen ustedes ese interés —interés que compartimos desde mi grupo parlamentario—, envíen ustedes cuanto antes a la Comisión Europea la evaluación de daños para que se puedan aprobar las ayudas económicas, tanto individuales como generales, y desde luego para que se puedan conceder las ayudas para reparar los daños medioambientales. Es imprescindible para que pueda funcionar el fondo de solidaridad y también es imprescindible, y usted lo sabe, señor ministro, para que se pueda reorientar el resto de los fondos que se pueden ver afectados.

Señor ministro, usted nos hablaba de la información. Con independencia de las actuaciones que vayan a acometer ustedes ahora con el Ría de Vigo, están haciendo una operación de cortafuegos para eludir responsabilidades, como le he dicho al principio de mi intervención. Además —y perdón, señor presidente, por volver a lo de la Unión Europea— usted nos ha hablado de los acuerdos que se van a llevar a cabo, a ser posible, de la manera más rápida. Le tengo que decir que con lo que va a presentar esta semana la Comisión para la cumbre de Copenhague lo único que va a conseguir es avanzar en cinco años la retirada progresiva de los barcos monocasco, porque precisamente la propuesta es que la decisión se aprobaría antes del 1 de julio de 2003 y lo que supondría sería la entrada en vigor en el año 2010, es decir, la eliminación en el año 2010 de los monocasco y no en el año 2015 que es como está ahora. Señor ministro, si no es así me lo aclara usted en su intervención, porque esa información la hemos obtenido de una fuente bastante fidedigna. Por tanto, espero que me lo aclare.

Señor presidente, voy terminando. Señor ministro, usted nos hablaba de una información veraz, clara, nítida, transparente. Esa información no ha sido así. Ustedes han intentado ocultar el desastre que se estaba originando, han intentado ocultar a la opinión pública la ineptitud del Gobierno a la hora de tomar las decisiones, es más, ha intentado ustedes silenciar a los expertos; han retrasado ustedes la creación de una comisión de expertos. El día 27 de noviembre se propuso por el presidente del Centro Superior de Investigaciones Científicas la creación de una comisión de expertos, coordinada por el CSIC. El representante del ministerio le recuerda que es una competencia del ministerio de Ciencia y Tecnología, que por tanto corresponde a este ministerio y paraliza la creación de esa comisión. El día 2 de diciembre se reunieron de manera urgente

en el Ministerio y se constituyó la comisión de expertos. Se perdieron días preciosos. Es más, hay un correo electrónico con el que se les llama a la prudencia y al rigor. Tendremos que interpretar lo que quieren decir las palabras rigor y prudencia o habría que hablar de censura cuanto menos cuando se dirigen ustedes a los expertos y científicos que pueden hablar precisamente de las consecuencias no solamente de las decisiones del Gobierno sino de lo que el propio accidente estaba causando.

Ustedes ahora reconocen que existen fisuras o grietas en el casco hundido del *Prestige*, que parece que no se ha solidificado el fuel, como en un principio ustedes pretendían. Ahora sí que me gustaría, para concluir, señor presidente, que nos explicara, señor ministro, qué decisiones son las que van a tomar ustedes para seguir evitando la marea negra que se puede seguir ocasionando en caso de que las grietas sigan derramando fuel, como así parece ser.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, desde el Grupo Parlamentario Socialista tenemos muy claro que la responsabilidad de un Gobierno en materia de transporte marítimo y del control contra la polución marina se asume desde el momento en que entra en nuestras aguas jurisdiccionales un buque de las características que fuesen. Nosotros tenemos muy claro que el Gobierno español, desde el Ministerio de Fomento, ha hecho una clara dejación de los principios de soberanía y autoridad que le otorgan la legislación vigente y los convenios internacionales suscritos. Cuando el *Prestige* tuvo el accidente, y lo comunica a las 14,35 horas del día 13 de noviembre, se encuentra sin Gobierno a 28 millas de Galicia, con una grieta de 25 metros, perdiendo carga y con un muy mal tiempo. El análisis correcto que todo Estado ribereño hace es que debe actuar sobre la base de dos convenios internacionales que son compatibles: el Convenio de búsqueda y salvamento —el SAR 79— que obliga a salvar a la tripulación en peligro y el convenio de intervención, cuyo nombre exacto es el Convenio de intervención en alta mar en caso de accidentes que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, que lo ratificó el Reino de España el 26 de febrero de 1976 y que está en el «Boletín Oficial del Estado» desde esa fecha. El artículo primero del Convenio de intervención dice —y es bueno que lo recordemos— que las partes del presente convenio pueden tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, atenuar o eliminar los graves riesgos e inminentes riesgos que representan para sus costas o intereses conexos una contaminación o una amenaza de contaminación de las aguas del mar por los hidrocarburos a consecuencia de un accidente de mar u otros actos relacionados con tal accidente, que puedan

con toda probabilidad tener consecuencias dañosas muy importantes, y marca un procedimiento detallado de información y consultas procedimentales. A continuación, el artículo 13 puntualiza que, en caso de urgencia que requiera medidas inmediatas, el Estado ribereño podrá tomar las medidas que se hayan hecho necesarias para la urgencia sin notificación o consultas previas. Señor ministro, con estos dos instrumentos internacionales suscritos por el Reino de España y por otros países, por parte de todos ellos y en distintas ocasiones —consulte usted a los responsables de Marina Mercante— se ha mandado a bordo del buque, de inmediato, a un equipo de expertos, acompañados, si era preciso, por un grupo de Infantería de Marina o de GEOS armados; se han hecho con el control del barco en varias ocasiones, señor ministro, no es nuevo, y no puede ser este un tema motivo de análisis superficial. Una vez que se han hecho con el control del barco, se prepara un tren de remolque, que es la sujeción necesaria al borde del buque accidentado, con el objeto de conectar con seguridad el cable de remolque con el remolcador que vaya a auxiliar el buque. Señor ministro, esto no se hizo, ni en la tarde ni en la noche del día 13 ni en la madrugada del día 14. Concretamente el *Ría de Vigo* y otros remolcadores de Sasemar intentaron de forma infructuosa conectar el remolque, pero ¿cómo lo iban a hacer? No podían hacerlo porque no estaba preparada la conexión para recoger el remolque, desde el *Prestige*, pero si se hubiese intervenido el buque, se podría haber hecho. Sin embargo, no se hizo porque se evacua a la tripulación dos horas después del S.O.S. recibido sin tomar la precaución de ordenar que se preparase la conexión a bordo, como acabo de decirle, y sin mandar al equipo de expertos al que estoy haciendo referencia; además, dado que no se podía conectar adecuadamente el remolque, y lo intentó de forma infructuosa el *Ría de Vigo*, se rompió hasta cinco veces o, desde luego, los tripulantes de esa embarcación se jugaban la vida.

Señor ministro, primer mensaje de importancia gubernamental: dejación del principio de autoridad que les confiere el convenio de intervención suscrito desde el año 1976 por el Reino de España, y ustedes tenían que haber evaluado el hecho de que un barco con unas grietas, perdiendo carga, con las máquinas paradas, a 28 millas de cabo Corrubedo significaba una amenaza real y cierta para las costas y para toda la población española. En consecuencia, ustedes tenían que haber hecho una actuación clara y determinada, o bien haberlo acercado, o bien haberlo alejado de la costa. Para ello, el convenio de intervención, insisto, les permite situar a bordo los recursos humanos necesarios para materializar la autoridad que el Estado ribereño tiene, con el objeto de actuar sobre un buque extranjero, a fin de que no lesione los legítimos intereses nacionales. Como no disponemos de los datos que obran en su poder, no cuestionamos momentáneamente si la deci-

sión técnica correcta hubiera sido una u otra. En cualquier caso, el Estado tiene que actuar para proteger sus intereses y, sin embargo, lo único que hizo fue lo no admisible, y se lo digo en letra muy remarcada: se evacuó a la tripulación del buque sin sustituirla por tripulación española; se debía haber sustituido por tripulación española. La Administración marítima española debió hacerse cargo del control del buque, éste es el tema capital; las 24 primeras horas el buque estuvo a la deriva, cuando, como en el caso de un enfermo —permítame la terminología coloquial no comparativa sino a modo de símil— las 24 primeras horas son esenciales para marcar el rumbo de vida de la embarcación. Esto lo ha hecho la Administración española en el régimen anterior y en democracia como consecuencia del cumplimiento de convenios internacionales, y desgraciadamente el Gobierno español se quedó como mero observador en los días siguientes ante una actuación comercial entre partes —el armador y la empresa que daba el remolque—. Señor ministro, solicite información a la Sociedad de Salvamento Marítimo, a la Dirección General de Marina Mercante, que les asesoren adecuadamente, porque esta dirección y Sasemar se han devaluado de forma escandalosa. Este diputado y su grupo parlamentario no tienen el más mínimo inconveniente de mirar hacia atrás para sacar lecciones. Nos podemos remontar al hundimiento del *Valvanera*, nos podemos remontar al caso del *Urquiola*, nos podemos remontar al *Cason*, al *Aegean sea*, nos podemos remontar a cualquier caso y analizar cómo funciona la Sociedad de Salvamento Marítimo, de qué equipamientos se dispone, cómo ha evolucionado en los últimos tiempos, no hay el más mínimo inconveniente, y, consecuentemente, sacar lecciones. Una de las lecciones, señor ministro, que debemos sacar de este accidente ha sido la dejación del principio de autoridad por parte del Gobierno de España que, como se ha dicho aquí por intervinientes que me han precedido en el uso de la palabra, se quedó de brazos cruzados observando cómo se producía una negociación comercial.

Señor ministro, pedimos una comisión de investigación. El Partido Socialista, con 202 diputados en el año 1983 —usted era diputado en aquel momento—, concedió una comisión de investigación para analizar lo que ocurrió en dos accidentes aéreos en el área de Barajas muy importantes, que ocasionaron 200 muertos. No es el caso, lo pongo a modo de ejemplo. La mayoría parlamentaria del Grupo Popular, señorías, si tiene dignidad política —que se la quiero conceder—, tendría que aceptar la creación de una comisión de investigación que analizara los acontecimientos, lo que ha ocurrido, naturalmente exigir responsabilidades, sacar lecciones, permitir la coparticipación de los colectivos sociales, de los investigadores y los técnicos, y posibilitar que conduzca a una solución.

Se habla mucho de la Sociedad de Salvamento Marítimo y es sorprendente que no se sepa bien de qué

medios dispone. Se suele pensar en ocasiones que la Sociedad de Salvamento Marítimo dispone de muchos medios —se habla de remolcadores, se mezclan las embarcaciones de menor porte—. Quiero que quede muy claro —y no es que nos sintamos excesivamente orgullosos del pasado, hay que mirar hacia delante— que la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo se creó en la Ley de Puertos del Estado del año 1992. La sociedad estatal en el año 1975 disponía de 11 remolcadores de altura. ¿Eran propiedad del Estado? En absoluto, muchos de ellos eran arrendados a empresas privadas. Este diputado, en representación de su grupo, tiene la conciencia tranquila por haber denunciado, en reiteradas ocasiones en esta Comisión de Infraestructuras —y le diría la fecha, el contenido de la intervención, lo tengo en una de estas carpetas, pero el tiempo es obviamente limitado, hay que acudir a la bibliografía— el empobrecimiento de la Sociedad de Salvamento Marítimo. En el periodo de tiempo 1994-1997 hubo un plan nacional de salvamento marítimo con un determinado equipamiento. Cuando ustedes diseñaron el primer plan, cuyo periodo de tiempo está comprendido entre 1998-2001, disminuyeron en 7.500 millones de pesetas el coste de mantenimiento. Si tiene alguna duda, señor ministro, le leeré lo que dice ese plan. Ese plan 1998-2001, que es el que está en vigor —ustedes han aprobado uno nuevo en el mes de julio de 2002, con teórica entrada en vigor en enero de 2003, cosa que dudo—, dice —página 43 del documento—: El objetivo básico del Plan Nacional de Salvamento Marítimo es dar cumplimiento a la función pública de salvamento de la vida humana en la mar, así como la lucha contra la contaminación del medio marino. Y, después de una serie de datos, continúa: Esto significa que el esfuerzo de los Presupuestos Generales del Estado para atender las necesidades de salvamento, seguridad marítima y lucha contra la contaminación del medio marino disminuirá de forma importante. ¿Saben ustedes en cuánto? Pues el documento sigue diciendo: La contribución del Estado al plan supone una importante rebaja respecto del anterior plan, cifrada en el entorno de unos 7.500 millones de pesetas. Este es el primer plan que hizo el Partido Popular; documento gubernamental, no estoy falseando datos.

En cuanto al equipamiento, hoy tenemos tres remolcadores. Quizá los ciudadanos de tierra adentro, que no han tenido la vinculación anímica y afectiva que ha tenido este diputado con la mar, con las embarcaciones, con la marina mercante, han oído por primera vez los nombres *Alonso de Chaves*, *Punta Salinas*, *Punta Mayor*, etcétera. Miren ustedes, los llamados remolcadores en régimen de exclusividad —terminología que recoge el plan—, es decir, remolcadores de altura, de más o menos 8.000 caballos de potencia de motor y distinta potencia de tiro y con otras características diferenciadas, casi todos son remolcadores con 20 ó 25 años de vida, que eran propiedad de compañías priva-



das y prestaban servicios a las empresas que hacían prospecciones petrolíferas. Luego, la Administración del Estado —UCD, socialistas y ustedes— los ha fletado para prestar unos servicios para los que no se diseñaron. Estos remolcadores se diseñaron para llevar material a las plataformas petrolíferas, su popa es abierta, el mar le pasa por encima, y los marineros no tienen posibilidad de dar el cabo a la embarcación. Esto es, señor ministro, no sirven. ¿Responsabilidades? Pues de la historia. Demos un vuelco a esa historia. Vamos a contratar. Señor ministro, contrate —lo dice el proyecto de nuevo plan nacional de salvamento marítimo— en los astilleros remolcadores que sirvan para salvar la vida en la mar y para la lucha contra la polución marina.

Señor ministro, le voy a dar algunos datos. ¿Cómo es posible que España, con 8.000 kilómetros de costa —hagámonos la crítica los españoles—, solamente disponga de un buque, que es propiedad de REMASA? Usted no ha hablado de REMASA y tendríamos que explicar a los colegas diputados qué es REMASA. Pues REMASA es una sociedad pública que contrata los remolcadores a empresas privadas y que sirve de puente con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Esto no puede seguir así. Hay un trasiego de influencias de las que muy pocas administraciones se pueden escapar. ¿Cómo es posible que España, con 8.000 kilómetros de costa, no tenga una embarcación para la recogida de residuos que flotan, de hidrocarburos procedentes de circunstancias como la que hemos vivido? Holanda, con 400 kilómetros de costa, nos ha enviado dos unidades; Alemania, con 2.000 kilómetros de costa, nos ha mandado un buque, el *Neuwerk*, que supera los 1.000 metros cúbicos de capacidad de recogida; Bélgica, con 1.000 kilómetros de costa, nos ha mandado otro con 1.000 metros cúbicos de capacidad de recogida; el Reino Unido nos ha mandado dos, con 7.000 metros cúbicos; Noruega nos ha mandado uno con 500 metros cúbicos; Italia nos ha mandado dos, con 1.500 metros cúbicos de capacidad de recogida de hidrocarburos; Francia nos ha enviado una serie de ellos.

Señor ministro, le hago una recomendación. Aproveche ahora que en el Consejo de Ministros del viernes próximo, del que usted va a formar parte —seguro que está en el orden del día—, se va a privatizar la compañía Tramediterránea. El Gobierno va a vender una fabulosa empresa marítima, naviera, que ha reflatado y potenciado durante 20 años, a un grupo en el que participa un antiguo ministro del Gobierno del Partido Popular, el señor Matute, lo que va a suponer un ingreso de 250 ó 300 millones de euros en las arcas españolas. (**Rumores.**) Eso lo va a acordar el Consejo de Ministros el viernes próximo, no me cabe la más mínima duda y allá ustedes con esa responsabilidad. ¿Sabe usted cuánto cuesta un buque, del que carece España, para recoger hidrocarburos? Cincuenta millones de euros. Es más, ¿por qué con ese dinero no acuden ahora, de inmediato, al mercado internacional del flete

y contratan por un millón y medio o dos millones de euros —está en Internet, señor ministro— un buque de esas características para el futuro? Le podría seguir haciendo propuestas en positivo para el futuro, para sacarlos de la más absoluta negligencia en la que ustedes se encuentran.

Señor ministro, cese a los responsables de Marina Mercante. Esto no puede seguir así. Usted cesó a un ingeniero por no sé qué cosa de una carretera, mientras que usted aquí se quedó bloqueado. ¿Cómo es posible, con lo que ha ocurrido, que sigamos así? Siga usted con la responsabilidad de sacar esto adelante hasta que el presidente del Gobierno tome la decisión que tiene que tomar con usted, como responsable de este ministerio. Tengo aquí un documento que seguro que usted no ha visto, un documento que está en Internet, un documento de Lloyd's list, de la principal compañía aseguradora, y este documento dice algo sorprendente. El barco al que usted ha hecho referencia como ejemplo de que esta es una Administración potente, que ejerce responsabilidades, el *Moskovsky Festival*, había pasado las inspecciones. Ustedes, lo han sacado con barcos de La Armada, Ya veremos qué pasa en la Organización Marítima Internacional próximamente. El *Moskovsky Festival*, que ustedes han sacado de nuestras aguas con la fragata *Andalucía* —enhorabuena, señor ministro; apoyo esa decisión—, según este documento, el 30 de octubre ha pasado las inspecciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, debe ir terminando ya.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En ese documento, fíjese qué curioso, se dice que el *Moskovsky Festival*, el 30 de octubre pasado —hace un mes y medio— ha pasado por el informe de *port state control* —esas inspecciones a las que ustedes hacen referencia— en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, que lo ha considerado apto para la navegación y cumpliendo todos los requisitos que dice el memorándum de París. ¿Cómo es posible que un mes y medio después de que la Administración marítima española, la Capitanía Marítima de Santa Cruz de Tenerife dictamine que está en buen estado ocurra esto? Esto es posible porque hay una Administración marítima desinflada, sin nivel, que no lleva a cabo sus actuaciones con la responsabilidad que debiera. Si usted coge el listado, como ha hecho este diputado, de una revista publicada por el Colegio de Ingenieros Navales de España y coge, compañía tras compañía, las españolas con buques cementeros, la compañías logísticas de hidrocarburos, la contenedora marítima de Petrogas, la empresa naviera El Cano, Ership, Gas Natural, etcétera, verá que la mitad de los buques dedicados al transporte de mercancías peligrosas que están registrados en España incumplen la norma que la Comisión Europea quiere sacar adelante y que incumplen los barcos que ustedes han sacado de nuestras

aguas. Es más, le invito a que usted traiga a esta Cámara la relación de barcos de empresas navieras españolas que los tienen registrados en banderas de conveniencia.

Por lo que se refiere a la contaminación, tengo que decirle que cuando se produjo el accidente se estaba permitiendo —se lo dije hace un instante— la negociación comercial entre el armador y los salvadores comerciales, que mandaron su propia tripulación, y ustedes, aplicando el convenio de intervención, como le he dicho, en un momento en que había 6.000 toneladas, dos tanques fracturados, no debieron permitir una negociación comercial. Segunda negligencia. España debía haber impuesto su autoridad, ejerciendo su soberanía, que alcanza hasta las 200 millas de zona económica exclusiva, que incluso en este caso no tiene límites, dado que nuestra costa se encontraba amenazada. Ustedes deberían haber tomado una decisión, deberían haberla impuesto y llevado a cabo, la decisión que fuese, pero tomaron la menos aceptable: dejar el *Prestige* en manos de unos salvadores comerciales, en manos de unos tiburones —lo digo entrecomilladamente porque así se les conoce— a los dos días del accidente, cuando sabemos que esas empresas comerciales de remolque sólo buscan su provecho. El interés de una compañía comercial de salvamento, por ejemplo, la compañía Smit, es firmar un LOF (Lloyd's Open Form) con Scopic, con el armador, que es la cláusula internacional estándar que asegura que el salvador cobra el 30 por ciento del valor del buque y todos los gastos que conlleva esa operación. Por ello esa compañía quería acercar el buque a la costa, pero ustedes dieron unas instrucciones sin saber para qué. Aléjenlo de la costa, y lo alejaron en una ruta incorrecta, en lugar de alejarlo en una ruta correcta buscando una posibilidad de salvamento.

Señor ministro, la profunda lealtad de este grupo parlamentario, del Grupo Parlamentario Socialista, con el pueblo español, con el pueblo gallego nos lleva a que no se haga dejación alguna de nuestras responsabilidades. Nuestra responsabilidad es profundizar en el conocimiento, en primer lugar, del equipamiento y la dotación de que dispone el Reino de España para el salvamento de la vida en la mar, para la lucha contra la polución marina, y plantear en esta Cámara toda una serie de medidas para que no vuelvan a ocurrir acontecimientos de esta índole en lo que a equipamiento se refiere, porque este interviniente en esta fase procedimental rehuye hablar de lo que ha sido la contaminación del litoral, de lo que han sido las pérdidas, porque eso se irá analizando en sucesivas comisiones, así como de las normas comunitarias, que ya veremos cómo evolucionan. Le invito a que usted con la mayoría parlamentaria que tiene solicite la urgente reunión de la Comisión Mixta para la Unión Europea para analizar el documento elaborado por la comisaria europea de la materia antes de que se produzca el acuerdo. Si no se puede reunir la Comisión mixta antes de la cumbre de

Copenhague, al menos que lo haga con posterioridad para analizar en exclusiva esos contenidos y los compromisos de trasposición al ordenamiento jurídico español.

Termino, señor presidente. Señor ministro, usted, que presumió de ortodoxo en la defensa de un programa de actuación definido el 15 de junio en la Comisión de Infraestructuras del año 2000, cuando compareció, me ha sorprendido extraordinariamente que no haya evaluado la situación de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima dependiente de su ministerio —lo de estatal ya lo perdió—, Sasemar, pero usted preside el Ente Puertos del Estado al que no se le ha oído decir nada en esta situación. Es un ente fundamental, un ente que tiene funcionalidades técnicas muy complejas y sofisticadas para el seguimiento del comportamiento marítimo en superficie, del movimiento de contaminantes flotantes, un ente que tiene una serie de programas, el Programa de red de aguas profundas de medidas de oleaje con sensores instalados en una red de boyas alejadas unas 20 millas de la costa, una de ellas muy cerca de cabo Villano. Disponen de captadores de viento, medida de oleaje, intensidad de la corriente, dirección de la corriente, temperatura de agua del mar, salinidad, etcétera. Transmiten por vía satélite una serie de datos a un ordenador central y no se ha sabido que esta red de aguas profundas de medida de oleaje haya funcionado. El Ente Puertos del Estado dispone de una red de medidas remotas de oleaje, REMRO, en la que los sensores están situados en boyas más próximas a la costa que miden parámetros similares a los que acabo de hacer referencia; dispone de la red de correntímetros, que miden corrientes, intensidades, dirección, flujo, salinidad, etcétera; dispone de la red de radares de superficie, que aporta datos complementarios para todo lo que acabo de hacer referencia, dispone de una base de datos históricos y dispone de un programa de dispersión de contaminantes flotantes. ¿Qué ha hecho el Ente Puertos del Estado? ¿Por qué no nos ha explicado lo que ha hecho? Porque no han hecho nada. Usted no ha sido capaz de poner en marcha el dispositivo de ese ente. Señor ministro, ¡qué fracaso! Por eso, como servicio a este pueblo, como servicio digno a las Cortes Generales, le pido que ejerza la influencia que usted tiene como miembro del Gobierno ante su grupo parlamentario y demos una lección a toda España, porque España está sorprendida de las características del siniestro, en el que nos encontramos en plena evolución desgraciada. Trescientos mil buques recorren nuestras aguas jurisdiccionales durante todo el año. Quiero entender que tanto usted como yo, su grupo parlamentario como el mío, queremos servir los intereses de esta tierra. No se lo quiero negar a nadie. Constituyamos la comisión de investigación sin temor, como un alto ejercicio de responsabilidad, entreguemos las horas que sean precisas, pidamos que comparezcan ante ella todos los expertos que se consideren oportu-

nos, elaboremos un informe final que sirva para que las administraciones públicas futuras puedan apoyarse con rigor en su contenido y puedan diseñar equipamientos, actuaciones, protocolos, mecanismos y optimización de medios como corresponde a un país ribereño como el nuestro, que en determinadas ocasiones ha vivido de espaldas al mar, que ha sufrido mucho, que ha sufrido negligencias en distintos momentos. Nuestra ilusión es precisamente mirar hacia delante sin el más mínimo temor. En democracia el auténtico foro de debate ciudadano son las Cortes Generales, pero hoy, por no producirse, se ha trasladado a los medios de comunicación que hacen una gran aportación sin duda alguna, que han elevado la voz con una intensidad tremenda, a los que yo también les quiero reconocer el papel de sensibilizadores de una opinión pública que mira asombrada lo que ha ocurrido y que quiere que no se vuelvan a reproducir estos acontecimientos. Constituyamos esa comisión, indagemos en profundidad qué ha ocurrido con los medios que hemos puesto en servicio, qué cumplimientos, qué negligencias ha habido y hagamos un servicio a nuestros conciudadanos de verdad.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, corresponde ahora la intervención de los distintos grupos para fijar posición, pero, dada la extensión que se prevé del debate, vamos a suspender la Comisión durante cinco minutos. **(Pausa.)**

Señorías, una vez cumplidos los objetivos para los que se hizo el receso que hemos tenido, reiniciamos la sesión número 45 de la Comisión de Infraestructuras. Como ya saben, se va a iniciar el turno de fijación de posiciones de los distintos grupos que no habían sido peticionarios de la comparecencia. Para dicho turno, tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: No me parece repetitivo expresar nuevamente la solidaridad y estima de la Federación de Convergència i Unió y lógicamente de su grupo parlamentario hacia el pueblo gallego y su tierra. Queremos que conste en el «Diario de Sesiones» que nos hemos acordado de ellos, así como nuestro agradecimiento a todas aquellas personas voluntarias que acudieron a Galicia demostrando su solidaridad, que han trabajado fuertemente este fin de semana y continúan haciéndolo. Nuestro agradecimiento hacia ellos por sus actitudes solidarias.

Señor ministro, ha hecho una intervención en la línea que marcó el día 5 el señor Rajoy, vicepresidente del Gobierno, con más detalle y concreción en algunos extremos. A mí me queda alguna duda, puesto que ayer el propio presidente del Gobierno reconocía algunas equivocaciones o actuaciones que me mantienen dentro de esas dudas. Me gustaría, señor ministro, saber algo más respecto a lo que nos explicaba el señor Rajoy el otro día y usted hoy, aunque no con tanto detalle, refe-

rente a las posibilidades existentes. El señor Rajoy basó su intervención en seis puntos. Nos relató estructuras de coordinación, nos habló de las personas, de las actuaciones voluntarias, de empresas, de otras naciones y de los ámbitos legales dentro y fuera de España, así como de las actuaciones legales de cara al futuro. Nos habló, asimismo, de una primera posibilidad, la de provocar un incendio en el buque, bombardeándolo, medida que se estudió con los técnicos consultados, lo cual presentaba ciertas limitaciones técnicas y de tiempo y el inconveniente de la necesaria temperatura de combustión. No sabemos en qué forma se desarrolló esta reunión y le agradecería que nos dijera algo más, si no es posible ahora en otro momento, para que podamos profundizar más en estas tres posibilidades, teniendo en cuenta que esta medida, según parece, era la más desfavorable.

La segunda posibilidad era amarrar el buque dentro de un puerto, pero por elementos técnicos se consideró que no era la adecuada. No sabemos los factores que hay que considerar para que un buque entre en un puerto, quién se niega, quién pone pegas o qué problemas existen. Le agradecería que nos lo explicara. El señor Rajoy nos dijo esta frase: Francia no autorizó que el *Erika* entrase en un puerto. Por todas partes estamos oyendo que lo mejor era meter el buque en un puerto y a mí me parece muy bien, pero también me parece muy bien bombardearlo o hacer lo que se hizo, que fue lo que los técnicos decidieron. Sería interesante que, en un momento no tan apresurado como puede ser éste, pudiésemos conocer cuáles son las ventajas y los inconvenientes de cada una de las soluciones.

La tercera posibilidad era desplazar el buque mar adentro. Nos decía el señor Rajoy que los informes técnicos les llevaron a considerar que era la solución más acertada y que las medidas eran las correctas. Nos recordó que en esta Comisión había miembros pertenecientes a la marina mercante, capitanes de buques, concedores del tema, y a mí me sirve de garantía respecto a cualquiera de las tres soluciones posibles que había que adoptar. Como frase definitoria, el señor Rajoy dijo que el Gobierno hizo lo que tenía que hacer, escuchó a los técnicos y tomó esta decisión.

Mi pregunta es: ¿Qué se pretendía al optar por la solución que se escogió? Se aleja al buque de la costa y rompe a cerca de 200 millas —el número exacto no me viene ahora a la memoria—, ¿pero este buque tenía que llegar a 500, a 1.000 millas, a dónde iba este buque, qué se haría al final con este buque, abandonarlo y que se perdiera en el centro del océano? Con ello, ¿podría ser que técnicamente no se produjera una marea que nos trajera el fuel a nuestras costas? Esta intervención se debe a mi ignorancia en el tema y me gustaría que pudiera aclarármelo.

Por otra parte, sé que la situación legal que rodea la catástrofe producida por el *Prestige* es compleja. Hablamos de armador, abogados, compañías asegura-

doras, etcétera. Señor ministro, sé que después seremos criticados, como ya lo hemos sido por la intervención de mi compañera Mercè Pigem el otro día, por hablar de futuro, pero hay mucho trabajo por hacer. En el año 1990, el *Exxon Valdez* provoca que Estados Unidos apruebe una normativa muy rigurosa y la hace cumplir. Hace unos dos años, el *Erika* provoca una iniciativa muy avanzada que usted nos explicaba y en la que intervino la comisaria de Transportes, doña Loyola de Palacio, en la que se establecen fechas de caducidad de los buques, pero después este reglamento no es aceptado. Yo quisiera saber quién vota en contra de estas medidas, quiénes tienen más fuerza que los propios gobiernos para entrar en temas de seguridad. Después del acuerdo bilateral que se cerró en la cumbre hispano-francesa de Málaga y que se comunicó a Portugal, y después de los 19 puntos que se acordaron en el Consejo de Europa de Transportes, la sociedad no entiende qué refleja la posición contraria del Reino Unido, de Grecia y de Holanda, qué intereses hay en juego para que no se pueda mejorar todo esto. Porque ahora se aprueban muchas cosas, pero si Grecia, que debe tener muchos armadores, o el Reino Unido, que debe tener otro tipo de intereses en seguros o lo que sea, no lo aceptan, ¿quedará todo bloqueado por la intervención de otros países? Ahí nos queda mucho trabajo por hacer, pero también dentro de nuestra casa. En España tenemos empresas importantes del transporte marítimo de hidrocarburos, tanto de carácter público como privado y que todos conocemos, que cumpliendo la normativa (el *Prestige* también funcionaba dentro de una normativa legal), tienen sus buques, de muchos años de antigüedad, con banderas de conveniencia y con moncasco. Quisiera que entrásemos en este tema porque no podemos decir que los armadores son culpables cuando se mueven en el campo de la legalidad. ¿De una mala legalidad? Posiblemente, pero ellos sacarán algún provecho. ¿El armador hará un buen negocio con lo que ha pasado? Lógicamente en eso no se piensa, pero debería haberse podido trabajar este tema durante la presidencia española, que no logró nada positivo dentro de este ámbito.

En la comparecencia del señor Rajoy, mi compañera Mercè Pigem decía: 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. Un inciso, señor ministro, en relación con las ayudas económicas, fiscales y ayudas directas para los perjudicados ampliadas a una segunda fase. La actuación del Gobierno deberá variar muchísimo porque habrá muchas circunstancias, pero nosotros creemos que en este momento es aceptable, y así lo comentó mi compañera Mercè Pigem el otro día. Como decía, nuestra prioridad es impedir que sucesos como éste se vuelvan a producir y, para mí, de cara al futuro, las acciones a tomar todavía quedan muy al aire. Y me refiero a lo que está sucediendo, porque seguro que lle-

gará la tercera marea y a lo mejor dentro de un tiempo llegará una cuarta, porque en estos momentos no sabemos lo que queda por venir. Ahora se habla de que se ha detectado una mancha sumergida, pero ¿cuánto fuel queda fuera del *Prestige* y cuánto va a ir saliendo de sus tanques? Por lo tanto, señor ministro, les queda mucho trabajo para ir resolviendo el actual incidente, verdaderamente lamentable, que no está solucionado. Habrá mucho tiempo para seguir trabajando, supongo que la marea irá llegando y habrá más voluntarios para seguir limpiando. Actualmente tenemos al ejército y quizá habrá sido bueno que el gran contingente de miembros del ejército no haya llegado hasta este momento, porque estamos casi seguros de que después llegará la tercera marea, por aquello de la ley de Murphy, es decir, si una cosa puede ir mal, irá mal. La sociedad piensa que las fuerzas políticas, más allá de las lógicas discrepancias, deberían ser capaces de unirse para dar un mensaje positivo, un mensaje de consenso, un mensaje de colaboración, para entrar en la resolución de los problemas que ha producido esta catástrofe.

Tiempo habrá para el disenso, aunque me parece que en estos momentos es lo que estamos haciendo, porque estamos presentando el disenso en distintos medios, criticando unos a los otros, y esto para mí no es aceptable. Dentro de unos meses habrá unos escenarios adicionales para mostrar estas discrepancias, pero ahora deberíamos todos trabajar en positivo. Para trabajar en positivo, nuestro grupo anunció la solicitud de la creación de una comisión de seguimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, debe ir terminando.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Esta mañana un compañero portavoz en esta Comisión me decía: ¿cómo podéis el Grupo Catalán presentar la solicitud de creación de una comisión? Yo he contestado que creemos que una comisión de seguimiento es un elemento positivo para ir conociendo las cosas. Si se crea una comisión de investigación porque tiene la mayoría para poder ir adelante, nuestro grupo trabajará firmemente en ella, como lo ha hecho muchísimas veces. Ahora, nosotros no creemos en las comisiones de investigación porque sólo conducen a marcar discrepancias y, en general, tienen un mal cierre.

Por lo tanto, nos proponemos trabajar para averiguar las cosas, para saber lo que ha pasado, pero más que nada nos ponemos a disposición del Gobierno, de la oposición y de todos nuestros compañeros para participar en la resolución del actual problema, que es lo que realmente interesa, para que nunca más vuelva a ocurrir lo que ha ocurrido y saber cómo se está trabajando en la regulación legal de toda la temática, que es lo que tiene que marcar el futuro de la tan desamparada costa española.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el representante del Grupo Vasco, señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor ministro, señorías, el inconveniente y la ventaja o la ventaja y el inconveniente de actuar a estas alturas del debate hace que se puedan obviar muchos relatos referentes al catastrófico accidente que ha originado la celebración de esta Comisión parlamentaria. Mi grupo cree que en este catastrófico accidente hay que distinguir siete capítulos o apartados con sus correspondientes subapartados posteriores. El primero, las causas y las razones del accidente. El segundo, la actuación de los organismos responsables a raíz del accidente, la operación de salvamento y las decisiones tomadas hasta el hundimiento del buque. El tercero, la respuesta en tierra y mar a la marea negra generada, la actuación o no de protección civil y la coordinación de medios. El cuarto, la actividad informativa del Gobierno y de otros entes y personas responsables a lo largo de todo el proceso. El quinto, el aspecto medioambiental, los proyectos recuperadores que en estos momentos se tienen para el daño causado, el que se está causando o el que se puede causar en el futuro. El sexto, el diferente aspecto de las soluciones económicas que se den a los afectados. Y un último, que serían las previsiones en un futuro para situaciones similares.

Respecto a la actividad informativa del Gobierno, ya tuvimos ocasión de oír al portavoz, señor vicepresidente Rajoy, en la Comisión que se celebró el jueves pasado, y la verdad es que poco hay que añadir a aquello. Se nos dio una versión sin entonar ningún mea culpa en absoluto, todo estaba bien hecho, se había hecho lo que se tenía que hacer y a su debido tiempo, y todo impregnado de un oscurantismo y de datos equívocos empeñados en considerar a los ciudadanos del Estado español como tercermundistas, fáciles de engañar, poco exigentes en el tratamiento de la información, desenterrando sistemas de censura, ocultando datos y haciendo al final lo que algunas familias de nuestro país hacían en épocas no muy lejanas cuando tenían una hija embarazada: intentar ocultar el embarazo por todos los medios. Y esto es hartito difícil porque, al final, el embarazo es visto por todos, con las consecuencias que eso acarrea. Esto es lo que estamos viendo en estos momentos. Se dijo, por ejemplo, por el señor conselleiro de Pesca: Riesgo de marea negra, no parece que tengamos. Y ahí lo tenemos. Por el señor Arias Cañete: La rápida actuación hace que no temamos un desastre ecológico. Podríamos mencionar todo tipo de frases. En ese aspecto no vamos a incidir más, ha habido un error claro del Gobierno y esa desinformación no ha ayudado en nada a resolver la catástrofe.

En cuanto a las soluciones económicas, que es donde yo creo que el Gobierno ha actuado más rápidamente, tendría que decir que, alabando esa rapidez en la actuación, estamos preocupados porque esas soluciones no

lleguen a todos los afectados. Entendemos que es difícil de conseguir, pero creo que en esa línea se debe seguir trabajando para que todos los afectados tengan una compensación económica e, insisto, nosotros estamos mucho más interesados como grupo en encontrar soluciones que en buscar culpables —eso que quede claro—, pero también hace falta aprender de los hechos para encontrar soluciones actuales y de futuro.

En cuanto a la respuesta en tierra y mar a la marea negra generada, yo creo que ha sido mala. Protección civil, como tal, creo que no ha actuado. Señor ministro, el ejército se ha desplegado en la Comunidad Autónoma de Euskadi, ha montado unas tiendas de campaña, y ha llevado mantas y colchones. Esa será una actuación adecuada para otro tipo de catástrofe o de emergencia, no para el caso que nos ocupa. Pero, insisto, no quiero incidir en estos aspectos. De los aspectos medioambientales hablaremos en la comparecencia del ministro de turno.

Respecto al primer apartado, el de las causas y razones del accidente, entendemos que son exteriores a una responsabilidad directa del Gobierno, ya que estamos achacando que no se hayan tomado unas medidas a priori a las comunidades europeas, y somos partícipes de ellas. Creemos que la decisión que sobre los petroleros de doble casco se tenía que haber tomado ha estado dormida intencionadamente en las comunidades europeas. Le recuerdo, señor ministro, que hace más de un año hablamos de este tema y que la decisión política no se tomó por presiones de los *lobbies* económicos dentro de la Unión Europea. En este momento se tiene prisa, más vale tarde que nunca, pero hay que dejar claro que se dejó, insisto, dormido ese tema en las comunidades por claros intereses económicos.

El punto en el que creo que usted, como ministro, tiene que darnos más explicaciones es en el que he mencionado como punto dos, la actuación de los organismos responsables a raíz del accidente, la operación de salvamento, las decisiones tomadas a lo largo de ella hasta el hundimiento del barco y las previsiones a futuro en situaciones similares. Cuando el *Prestige* tiene la vía de agua y el capitán se encuentra con que su barco está escorado, toma una decisión que a nosotros en un principio nos pareció correcta, y tengo que decirlo así, que es llenar de lastre los tanques opuestos para conseguir una nivelación del buque a costa de bajar mucho su línea de flotación, lo que en aguas tranquilas —y lo dijimos el jueves pasado— permitía el salvamento del buque. Esta creemos que fue —si no, digan ustedes lo contrario— la decisión y la voluntad que en aquel momento tenía el capitán del navío, buscar una solución que no se ha mencionado. Siempre se ha hablado de tres soluciones posibles para el barco, que eran: llevarlo a puerto, hundirlo o alejarlo. Nunca hemos hablado de llevar ese barco a aguas tranquilas —ya lo dije el jueves— y embarrancarlo en una playa, que es la decisión que, oídos los técnicos —quisiéramos oír sus

explicaciones—, inicialmente parecía la más lógica. Existe la posibilidad de, en aguas tranquilas, embarrancando el barco en una playa, buscar una recuperación prácticamente total del fuel contenido, e incluso un salvamento posterior del buque.

Viendo la ruta que ha seguido el buque en sus desplazamientos parece ser que esa era la intención inicial cuando el barco se acerca hasta las cercanías de Muxía y cuando hay una contraorden. Estamos también de acuerdo con lo que ha explicado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en el sentido de que marina mercante tenía que haber actuado directamente, imponiendo una derrota al buque. No nos lo explicamos y quisiéramos que usted nos lo aclarara. ¿Por qué razón se buscó exclusivamente esta solución de alejamiento? ¿Hay informes que la aconsejaban? ¿De quién son esos informes? Según la información que tiene nuestro grupo, no se consultó ni al Centro Superior de Investigaciones Científicas ni al Instituto de Estudios Oceanográficos, que son dos medios que tiene el Gobierno a su disposición, dos organismos consultores donde hay expertos que pueden aconsejar al Gobierno y que, también según nuestros conocimientos, eran absolutamente contrarios a la teoría del alejamiento y hundimiento del buque, porque todos ellos decían que las consecuencias iban a ser más diversificadas, más largas en el tiempo y, por tanto, más graves.

Al mismo tiempo que se hablaba de que el hundimiento era una solución buena, puesto que se llegaría a la congelación del fuel, los expertos que habían estudiado la catástrofe del Exxon Valdez en Alaska decían que en aguas más frías no había habido solidificación y que, por tanto, difícilmente en esas corrientes por encima de los cero grados, a tres grados aproximadamente, iba a haberla. Las características del buque y de la carga, que exigían llevar los tanques a medio nivel, hacían suponer que la presión del mar iba a hundir esos tanques y los iba a reventar, unido al impacto que esa masa, con esas toneladas, iba a tener en el fondo del mar. En consecuencia, hasta lo que nosotros conocemos, y vaya por delante que estoy dando una opinión, no pontificando, simplemente queremos que se informe a nuestro grupo, entendemos que esta solución era peor. Por tanto, quisiéramos saber —creo que se le ha pedido desde otros grupos que lo explique— en base a qué informes se tomó esta decisión y por qué se tomó, ya que la misma acarrea la no recuperación del crudo, la prácticamente segura salida de todo ese crudo del buque, a pesar de lo que se haya dicho y como tristemente la realidad está demostrando, y la dispersión de esa marea.

También nos llama la atención que cuando se toma la decisión de alejar el buque y se hace por una ruta Norte o Noroeste, de pronto se da un giro total. ¿Ha habido presiones internacionales desde Inglaterra y desde Francia para mandar esa dirección? ¿Por qué cuando la compañía de salvamento toma esta decisión

no se actúa, sabiendo que la nueva dirección tomada va a afectar necesariamente a las costas gallegas de lleno? ¿O se intenta que las paganas sean las portuguesas? Nosotros no entendemos, y nadie nos ha dado explicaciones, por qué ese giro de 90 grados en el alejamiento del buque.

Estos son los datos que nos interesaría conocer, insisto, no para buscar culpables ni para acusar, sino porque estamos muy interesados en aprender de esta lección. Nos duele enormemente esto que ha ocurrido, nos duele porque somos un pueblo, el vasco, que vive de cara a la mar y entendemos el sentimiento que en este momento puede embargar a los gallegos. No hace falta remarcar nuestra solidaridad con ellos, existe y ellos la conocen, pero vamos a ser también otros los paganos, ya que en este momento ya está en Asturias, Cantabria y Euskadi, y está llegando la avalancha a Francia, cuando previsiblemente todavía queda más de la mitad del contenido en las cisternas del barco.

¿Qué opina usted, como ministro o como Gobierno, de la oferta que ha hecho el Gobierno vasco en cuanto a que esos remolcadores que ha preparado con bombas de tornillo para poder succionar de la mar, esos tres barcos que ha ofrecido, formen una frontera en Estaca de Vares que salve en la mayor medida posible a todo el Cantábrico, en lugar de estar cada cual en su casa recogiendo lo que le llega? Puede ser una buena solución. ¿Qué le parece al ministerio?

Podríamos plantear otras cuestiones, pero creo que estas son las más importantes y nos agradecería escuchar su contestación. En todo caso, a posteriori podríamos ampliar alguna cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Mardones, en nombre del Grupo de Coalición Canaria.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Quiero agradecer la presencia del señor Álvarez-Cascos, como ministro de Fomento del Gobierno, y la amplia y detallada información que nos ha dado, que mi grupo agradece.

Quiero reiterar el testimonio de solidaridad de Coalición Canaria con la sociedad gallega y sobre todo con los afectados desde una identidad atlántica. Nosotros también pudimos hablar de los daños, recientemente en este Congreso de los Diputados, del parque natural de las islas atlánticas. Desde las Canarias, como islas atlánticas, nos sentimos en el mejor espíritu de solidaridad.

El pasado sábado, el consejo político de Coalición Canaria tomó el acuerdo, que yo debo transmitir aquí, de solicitar —y se hará formalmente ante los poderes centrales del Estado— un plan integral para la vigilancia y protección de las aguas y costas de Canarias. En primer lugar, por las condiciones de insularidad, de lejanía de los medios logísticos del territorio nacional en caso de catástrofe de cualquier tipo. En segundo

lugar, por ser zona de paso de los petroleros de gran tonelaje procedentes del golfo Pérsico que vienen bordeando el Sur de África con destino a las refinerías europeas y trasladan crudos pesados. Y, por último, por la existencia de una refinería de petróleo en Canarias, concretamente en la isla de Tenerife, y ser, por tanto, lugar de llegada de los buques cargueros petroleros con los crudos o sustancias derivadas del petróleo, aparte del tráfico interinsular, ya que no hay otra vía más que la marítima para trasladar los productos destilados en las refinerías de petróleo de la empresa CEPSA en Tenerife a las restantes seis islas del Archipiélago que son receptoras y consumidoras de los productos destilados en dicha refinería.

Por nuestra parte, vemos con precaución las medidas que ha anunciado el señor Álvarez-Cascos, en la medida en que tienen que complementarse con las europeas. La semana pasada, en la comparecencia del vicepresidente primero del Gobierno, señor Rajoy, mi grupo se sumó a la petición de la portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señora Pijem, que ha reiterado su portavoz actual: la creación de una subcomisión de seguimiento de todas las medidas que ha anunciado el señor Álvarez-Cascos y de las que vienen anunciando los miembros del Gobierno. Entendemos que es bueno hacer un seguimiento de las medidas del real decreto-ley que aprobamos la semana pasada por unanimidad y de las que se vayan adoptando para que este asunto se desarrolle dentro de unos cauces de racionalidad, y lejos de la crispación y la histeria. Quiero recoger las últimas palabras del señor ministro de Fomento al decir que miramos al futuro para evitar que se vuelva a producir sucesos catastróficos de este tipo, o, si se producen, para que dispongamos de todos los medios logísticos y orgánicos para paliar las consecuencias ecológicas, económicas, sociales y de todo tipo.

Mi grupo se siente reconfortado por los acuerdos tomados el pasado día 6 de diciembre por el Consejo de Transportes de la Unión Europea. Puesto que se crea una agencia europea de seguridad marítima, mi grupo quiere proponerle hoy aquí, señor Álvarez-Cascos, que se haga lo mismo que se hizo cuando ocurrió la crisis de las vacas locas. La crisis produjo histeria y preocupación en Europa y también medidas legales y económicas para paliar el problema. Tras la creación de la Agencia de Seguridad Alimentaria europea, España, como otros países europeos que sufrieron esta plaga en sus efectivos ganaderos, creó la Agencia Española de Seguridad Alimentaria, con una orientación intergubernamental y con la participación de entidades científicas y de las comunidades autónomas. Pues bien, proponemos que de esta decisión del Consejo Europeo se derive la creación de una agencia española de seguridad y protección marítimo-costera. En la amplia exposición que usted ha hecho se ha visto la cantidad de organismos que son llamados a participar en la lucha contra

los efectos de la catástrofe del vertido del *Prestige*. En estos casos, hay que operar dentro de una estructura de mando único que coordine los esfuerzos de las distintas instituciones, sean estas Salvamar, las Fuerzas Armadas, los voluntarios, las corporaciones locales, la Dirección General de la Marina Mercante, la Dirección General de Protección Civil, u otras. Se requiere una unidad de mando que aúne todos los esfuerzos, del mismo modo que a ningún ejército se le ocurriría entrar en combate dejando que la infantería fuera por un lado, la artillería por otro, la aviación por otro distinto, y así sucesivamente; por el contrario, buscará la conjunción de voluntades. Además, queremos hacer un llamamiento a la necesidad de evitar en todo lo posible los daños económicos, de imagen, etcétera, que podrían producirse en estas situaciones. Es necesario trasponer al derecho español todo lo que ya está en el derecho comunitario, incluidas las resoluciones de la Unión Europea, que nos parecen muy satisfactorias, en cuanto a promover el control riguroso a través de inspecciones de buques. Hay buques que pueden ser considerados como auténticos piratas, bucaneros que, como si tuvieran patente de corso, llevan la destrucción propiciando catástrofes de este tipo.

En cuanto a las miradas al pasado reciente, mi grupo quiere mirar hacia el futuro a partir de hoy, haciendo un seguimiento de todas las medidas de prevención y ayudas. Que toda esta catástrofe sirva de lección aprendida para evitar en el futuro cualquiera de las acusaciones, insinuaciones o responsabilidades a que pudiera haber lugar. Mi grupo se inclina por mirar constructivamente, apartándose de cualquier tensión o crispación, porque no se encuentra políticamente en esa situación. Es muy difícil racionalizar y tener en cuenta todos los matices a la hora de tomar decisiones. Ha informado el Gobierno, y aquí se le han pedido cuentas, de la primera decisión en cuanto a qué hacer con el barco. En Canarias, el Océano Atlántico, por su proximidad al Ecuador y por las corrientes descendentes procedentes de la del Golfo, es un mar tranquilo y no de galernas, como el Cantábrico peninsular. En el Atlántico sur, las olas de más de seis metros nos parecen algo propio de otra constelación. Digo esto porque, cuando se propone llevar el barco a aguas tranquilas, habrá que tener en cuenta que las aguas son tranquilas si quiere la naturaleza que lo sean. No se puede decretar al mar que sea tranquilo, y podemos recordar aquí el pasaje histórico de los persas echándole cadenas para que se tranquilizara y permitiera que su flota derrotara a la flota griega. La mar no obedece a voluntades ni se atiene a buenos deseos, y no queda más que confiar en las preces, pidiendo que pase la tempestad y venga la calma, para arrimar el barco. Según la experiencia canaria y nacional, es muy difícil que alguien acepte meter en su puerto o rada un barco peligroso. Recordemos lo que se dijo aquí cuando se arrió el submarino nuclear británico *Tireless* al puerto de Gibraltar: se pidió que se llevaran

el *Tireless* al otro extremo del globo terráqueo. Mientras el submarino nuclear británico tenía escape radiactivo, a nadie se le ocurrió decir: tráiganlo a nuestro puerto. Todos los grupos presionamos al Gobierno —unos más, otros menos— por haber autorizado, tolerado o no impedido la llegada del barco a un puerto británico de estructura militar, en vez de dirigirlo a otro destino. Tomamos esto como dato; a veces, la solución no es la buena, sino la menos mala o la de menos riesgo. A la hora de tomar la decisión de meter en casa un producto peligroso, el sentido común nos lleva a tomar la decisión de menor riesgo, sin que tengan que ver nada los técnicos. Si después hay complicaciones, prevéanse los medios de solucionarlas, pero no creemos otra más.

Nuestra intención es proponer medidas constructivas y de futuro, y apoyar la coordinación con la Unión Europea, puesto que el problema desborda la capacidad logística, técnica y legislativa del Estado español. Hay que ir al marco señalado por la Comisión Europea para que se solucionen con la mayor rapidez todos los problemas que han ocurrido en Galicia y en comunidades autónomas del Cantábrico, como la asturiana, la cántabra y la vasca. Mi grupo se suma a una solución eficaz pronta y satisfactoria, y para eso presta sus observaciones y sugerencias, y su apoyo solidario a estas medidas que tratan de llevar el asunto por cauces de racionalidad, contando con estructuras orgánicas estatales, autonómicas, civiles, europeas, etcétera. Conviene hacer de esto una especialidad dentro de Europa. No se trata de que cada país afectado tenga una flota de prevención, sino de que los auxilios sean mínimos, como tiene establecido la Unión Europea para otras muchas materias: cooperaciones reforzadas. Así, el país que tenga especialidad en empresas públicas o privadas de medios de prevención de catástrofes las aportará al país que las necesite. Ya se está haciendo en otras áreas, como la justicia, la defensa o la lucha contra la contaminación, con empresas especializadas en rescatar submarinos del fondo del mar o evitar corrientes tóxicas, etcétera.

Con su postura racional y constructiva, señor ministro, señor presidente, Coalición Canaria quiere dejar patente su sentido de responsabilidad política, parlamentaria, social y en todos los órdenes.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Sainz.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señor ministro, señorías, desde el Grupo Popular nunca nos cansaremos de transmitir todo nuestro sentimiento de solidaridad con nuestras queridas gentes de la mar, con todos los afectados por el *Prestige*; a ellos debo decir de nuevo, como manifestó ayer el presidente del Gobierno, que todos estamos con ellos, que hay muchas gentes de buena fe

que están luchando sin descanso, que están haciendo todos los esfuerzos para salir de esta tragedia.

Quiero agradecer al señor ministro de Fomento su exhaustiva información, el haber venido aquí a rendir cuentas desde la veracidad, dando, por supuesto, una muestra del rigor y de la gestión del Gobierno desde ese esfuerzo continuado, sin tregua que se ha hecho en el ministerio, donde se ha venido trabajando para afrontar los daños causados por ese buque basura, mal llamado, desde luego, *Prestige*.

Lamento, también tengo que decirlo, que ustedes, señores de la oposición, muy especialmente el Grupo Socialista, hayan hecho oídos sordos a todo lo que se ha dicho y sigan haciendo alarde con ello de que en el fondo la información que ustedes reclaman no les interesa. No les interesa porque ustedes tienen marcado un objetivo muy claro: hacer oídos sordos a todo lo que se diga desde el Gobierno. Lo único que les interesa es rentabilizar políticamente la tragedia que vive la población gallega. Así lo han evidenciado. El señor Zapatero sólo ha ido a Galicia a ponerse al frente de la manifestación, en primera línea, a poner en marcha, en definitiva, una maquinaria electoral aprovechando el dolor y el grito de indignación del pueblo gallego y eso, no se equivoquen, señores socialistas, nunca les va a resultar rentable. No puede ser rentable porque el pueblo gallego no es tonto y sabe que lo que Galicia necesita en este momento es avanzar, sabe que lo que necesita son soluciones, sabe que lo que se necesitan son medidas de todo tipo, como las que está tomando el Gobierno desde el primer momento, y ayudas como las que han prestado los miles de voluntarios que han ido a colaborar y a quienes nunca les podremos agradecer suficiente lo que han hecho por Galicia.

También hay que reconocer el interés y el trabajo de tantos técnicos y científicos que ustedes olvidan, como hay que reconocer el trabajo de muchas personas. Quiero recordarles cómo incluso se han jugado la vida esos trabajadores que intentaban asegurar los remolcadores, porque las condiciones climatológicas no eran buenas ni el barco reunía las condiciones para ser amarrado; se jugaron la vida, señorías, pero no se han acordado ustedes de ellos. Desde luego, también quiero acordarme de cómo muchos trabajadores, muchas personas que están en el ejército están trabajando también coordinadamente con esa sociedad civil.

Se ha estado actuando en tres frentes. Primero, en lo inmediato, de forma solidaria, para que se indemnice a los afectados que, como saben, han cobrado las primeras ayudas en un tiempo récord, ayudas que durarán mientras duren las consecuencias de esta catástrofe; y antes no hubo nunca ayudas directas. En segundo lugar, se está trabajando para limpiar y recuperar todas las zonas, se está luchando contra esos vertidos que hay en el mar, en las playas, en las costas, con unos planes claramente integrales. Así, ha sido posible que se hayan retirado miles de toneladas de fuel con la ayuda de



todos esos voluntarios, con la ayuda del ejército y con el esfuerzo, también admirable —al que yo ya hice referencia en esta misma sala—, de tantas gentes de la mar. Pero hay una diferencia entre lo que yo digo —la realidad— y lo que ustedes dicen, porque no lo hicieron abandonados de los poderes públicos, como ustedes han querido transmitir, sino de forma programada, de forma coordinada con las cofradías, con los ayuntamientos y con la Xunta de Galicia. Esto es lo que se ha hecho siempre.

Ustedes han hecho referencia a los medios de comunicación. El otro día leía en un diario de tirada nacional que Francia había empezado a requisar los barcos de los pescadores para hacer exactamente lo que están haciendo los barcos de los pescadores gallegos; incluso los había requisado por si acaso algunos querían ir a pescar a otros sitios y no los querían poner a su disposición. Se está trabajando también para conseguir que el «nunca más», ese grito de los gallegos que comparte toda España, sea una realidad con el cambio de la legislación europea. Ello significa, en definitiva, como muy bien recordaba Loyola de Palacio, poner inmediatamente en práctica los acuerdos y las directivas adoptadas. Hay medidas transitorias, señora portavoz de Izquierda Unida, para poder hacer efectivo, antes de esa fecha de prohibición general, ese objetivo de que no circulen por nuestras costas, por nuestros mares los barcos con combustible peligroso. Ese ha sido un trabajo denodado, al que ha dedicado gran esfuerzo el presidente del Gobierno.

La verdad es que ustedes lo único que hacen es criticar, pero sin fundamentar, en definitiva, sin dar, alternativas. Hoy hemos visto aquí que siguen empeñados en no creer que el Gobierno actuó sólo de acuerdo con criterios técnicos y científicos, siguiendo la opinión de expertos y no guiándose por pareceres o por intuiciones. Me gustaría, ya que no nos creen, que por lo menos atendiesen a lo que dice el oceanógrafo francés, Michel Girin, que dirige el centro de documentación, investigación y experimentación marina, que gestiona las grandes catástrofes marítimas en todo el mundo, que participó en el gabinete de crisis de los seis últimos accidentes de petroleros en diez años y que coordinó la crisis del Erika, que a la pregunta de si se pudo haber llevado el *Prestige* a puerto contesta exactamente, palabras textuales: Ningún puerto acepta un barco tocado. ¿Acaso —sigue interrogándose— algún puerto aceptaba al *Prestige*? Cuando le interrogan por la decisión de haber alejado el *Prestige* de la costa y luego hundirlo, manifiesta: Que se haya hundido lejos tiene claramente aspectos positivos; da tiempo para que, antes de que lleguen a tierra las manchas, se combatan en alta mar con buques bombeadores como los once que estos días han absorbido ya 10.000 toneladas de fuel del *Prestige* y esto es bueno para todos. Yo no sé si tampoco se creen lo que dice la máxima autoridad en la gestión de estas dramáticas crisis. Es posible que ahora, señorías, se lo

crean, pero si lo dice el Gobierno, si lo dice el vicepresidente, si lo dice el ministro de Fomento, a ustedes no les sirve. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

También siguen empeñados en negar que hubo medios técnicos para actuar. Ustedes se siguen resistiendo a aceptar la evidencia de que si los había, allí existían también grandes temporales que dificultaron las posibilidades de actuar. También aquí se reconoce. Hubo tres días en los que fue imposible poder extraer el fuel por la climatología. En este sentido, sólo les ha faltado echar la culpa al Gobierno de los temporales. Por cierto, no vendría mal que refrescasen la memoria leyendo lo que decía la señora Lledó, gobernadora civil en la época del *Mar Egeo*: Las barreras contra la contaminación son poco efectivas a causa del temporal. Cuando desde el Gobierno se ha dicho que los temporales rompían las barreras, lo que decían era que no había barreras. Seamos serios, seamos rigurosos. ¿Qué comentario podríamos hacer cuando leemos el 6 de diciembre, tres días después de la tragedia del *Mar Egeo*, que, ante las dificultades para contener el avance de la marea negra, el director general de la Marina Mercante, señor Segura, **(El señor Segura Clavell: No era el señor Segura.)** dice: Superman no existe. Ahora su respuesta es que hay que pedir la dimisión, que hay que cesar al director de la Marina Mercante. Usted, señor Segura, desde su condición de profesor, pone la teoría en marcha. Pero tengo que decirle una cosa, lo que no le admito es que la dignidad del Grupo Popular dependa de sus creencias. Lamentablemente, si pone la teoría en marcha, todo ello, al final, suena a vaga retórica hueca. Lamento sobre todo que usted no haya sido capaz, después de conocer tan bien la teoría, de convencer a su partido en 13 años que gobernó. ¿es que a ustedes les parece prioritario ahora lo que en 13 años no lo fue? Tal vez es esa la cuestión, porque siempre se pueden reclamar más medios. Me gustaría recordar que ha sido este Gobierno y no otro el que ha puesto en marcha, por ejemplo, la Comisión Nacional de Salvamento, el que aprobó en este país el I Plan nacional de contingencia por contaminación marina. No tienen, por tanto, credibilidad quienes, no tomando ninguna iniciativa cuando pudieron y cuando debieron hacerlo, quieren venir a dar lecciones ahora. La pena es que, además, la lección no la aprendiera su Gobierno en ese momento. Lo que yo le decía: se pueden reclamar siempre más medios, sobre todo desde la retórica y, desde luego, desde la oposición, además es de libro, figura en todos los libros, pero si son serios, tienen que saber que todos los medios no los tiene ningún país del mundo para afrontar por sí solo una catástrofe de estas dimensiones, pues, como bien saben, aquí, igual que sucedió en otras partes, sí estaban trabajando los buques que podían hacerlo, buques que vinieron de muchos países europeos y de otros lugares del mundo, como sucedió también en otros países cuando hubo catástrofes similares.

Señorías, las cosas desde luego son duras, no son ninguna broma, pero ustedes han perdido el sentido del rigor y lo han llenado de excesos y de ninguna alternativa, y de la misma manera que el sentimiento —al menos yo así lo creo— debe armonizarse con la razón —porque todos tenemos carga de sentimiento y de dolor y, desde luego, de una manera especial los gallegos—, el ejercicio de la oposición también debería armonizarse con la responsabilidad. No voy a volver a hablar de la experiencia de la gestión del Gobierno socialista, ya hemos hablado y hemos dicho cosas. Se ha demostrado —y podríamos hacerlo muchas veces— que cuando gobernaron no lo hicieron bien, sino mucho peor y también se sigue demostrando ahora que como oposición se siguen equivocando y que el Partido Popular cuando era oposición actuaba con otro criterio ético, tenía otro rigor. Ustedes no son leales, utilizan una tragedia, la tragedia de un pueblo, la del pueblo gallego, al que ustedes nunca atendieron con diligencia ni tuvieron presente en sus acciones de manera eficaz, en términos de beneficios electorales. Es bien cierto que, desde luego, en algo nos ganan, en demagogia y en esa irresponsabilidad política, contribuyendo en momentos tan duros a crear cuanto más alarma mejor. Nosotros lo que queremos es transmitir confianza de que, ante esa tragedia, se está haciendo todo lo humano, técnico y científicamente posible. Me gustaría recordar también algunas cuestiones que yo creo que pueden ser elocuentes.

Al noveno día de la tragedia del *Mar Egeo*, el viento extiende el crudo por una zona de 200 kilómetros de la costa gallega y el Gobierno, en ese momento —200 kilómetros de la costa gallega—, ha descartado declarar las costas afectadas como zona catastrófica, a lo mejor incluso hasta con razón porque, como se les ha dicho, lo de catastrófico tiene menos posibilidades de ayuda, pero anuncia la ministra portavoz que están contaminados 200 kilómetros de costa y tal vez lo que faltaba era un tratamiento de alarmismo en los medios de comunicación. Yo lo achaco a que en aquel momento lo que ocurría era que estaba gobernando en la Administración central el Grupo Socialista y antes a algunos medios no les parecía tan importante que estuviesen 200 kilómetros de la costa gallega contaminados.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sainz, debe ir terminando, por favor.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señor presidente, termino enseguida.

Ahora desde luego lo que sí está claro es que el señor Zapatero ha puesto en marcha una campaña demoledora y desleal, buscando desde el primer momento un falso enemigo, y se lo dije ya el otro día. Para ustedes hay un falso enemigo, ese falso enemigo es el Gobierno, y se equivocaron de enemigos, también se lo dije, porque el enemigo de todos es el chapapote que uste-

des han intentado arrojar al Gobierno. No deja por cierto de resultar curioso que, después de llevar un mes arrojando todo lo que han podido, el señor Zapatero ayer nos venga a decir unas cosas que parecía como una paloma blanca, como si no hubiera hecho esa crítica tan destructiva y sin ninguna alternativa desde el primer momento, señal, señorías, de que han empezado a darse cuenta de que se han equivocado, de que el pueblo gallego es muy listo y que no está dispuesto a que se le engañe ni a que se le manipule. El pueblo gallego sabe muy bien quiénes han hecho posible que hoy se pueda llegar a Galicia a través de unas vías ya claramente modernas, que el tren de alta velocidad es una futura realidad cierta. El ministro de Fomento tiene todo el valor y el aval de una gestión muy eficaz en Galicia y, desde luego, tiene todo nuestro reconocimiento por ese empeño que desde el primer momento está poniendo para actuar desde la inmediatez y desde la coordinación contra una tragedia de la que estoy convencida saldremos gracias al esfuerzo de muchas personas, de miles de voluntarios, de muchos hombres y mujeres de la mar que están colaborando de una manera digna de ser mencionada, todos juntos, porque, además, sólo así, desde la unión, nace la fuerza y la eficacia. ¡Qué pena que haya una clara ausencia, la del Grupo Socialista! (**Varios señores diputados: ¡Muy bien!**) Por lo tanto, señor presidente, señor ministro, todo nuestro apoyo desde la seguridad de que Galicia saldrá adelante y que tendrá todas las ayudas desde ese compromiso firme y solidario del Gobierno del que usted forma parte. (**Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Aplausos.**)

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene el turno de palabra el señor ministro para responder a los intervinientes.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señorías, quiero agradecer el tono de las intervenciones de todos los grupos parlamentarios y subrayar la profundidad y la justeza con que se han referido a los asuntos que conciernen al ministerio que me honro en dirigir en relación con las actuaciones derivadas de la catástrofe del *Prestige*. Querría comenzar con dos declaraciones de carácter general, que son una obviedad pero, por obvias, a veces es necesario reiterarlas.

Hablaba el señor Sedó del reconocimiento de equivocaciones. Señor Sedó, señorías, los miembros del Gobierno —desde luego este ministro y mis compañeros de partido— si tenemos una singularidad en relación con otros grupos políticos es que nunca nos hemos considerado pertenecientes o defensores de una ideología redentora, es decir, hemos pensado que formamos parte de un partido político que aspira representar a un sector amplio de la sociedad y que, por esa representación, tenemos nuestros deberes y nuestras propuestas

recogidas en nuestros programas y en nuestros estatutos. Por tanto, nunca hemos ido de redentores por la vida y, como nunca hemos ido de redentores por la vida, no me cuesta ningún trabajo reconocer que no somos perfectos, no tengo ningún inconveniente en explicitarlo. Además, señorías, en estos temas de la seguridad y, en concreto de la seguridad marítima, repito, en todos los temas de seguridad y, en particular, en éste, no hay fórmulas matemáticas ni dogmas indiscutibles y el que diga lo contrario está dibujando un mundo utópico o un mundo irreal. En este campo se funciona siempre por el método de la prueba-error y, así, las experiencias sucesivas nos van incrementando el nivel de perfeccionamiento y la capacidad de respuesta para afrontar los sucesivos problemas, con una particularidad, que en situaciones como esta todas las soluciones son malas y, además, los que hoy, día 10 de diciembre, defienden otra solución, tienen la ventaja de que sus efectos no pueden ser contrastados. Esa es una ventaja que yo les reconozco a todos los que critican la actuación del Gobierno, aunque me parece legítimo que el debate se sustancie con estas limitaciones. Lo que pasa es que todo esto, que es de sentido común, es lo que piensan la mayoría de los ciudadanos de Galicia y de España, porque, como dice Descartes al comienzo del *Discurso del método*, el sentido común es la cosa mejor repartida del mundo y los que no cuentan con el sentido común de la opinión pública tienen una letra de vencimiento fijo a plazo determinado. En este sentido, con las limitaciones que nos imponen las circunstancias que han concurrido en la catástrofe del *Prestige*, con las limitaciones de los que no nos consideramos perfectos y, sobre todo, sabiendo que no hay fórmulas matemáticas, con mucho gusto paso al segundo asunto.

Reconocer y reiterar que la responsabilidad política de dirigir el Ministerio de Fomento no radica en un órgano, sino en el propio ministro, y precisamente porque en este caso reside en el Ministerio de Fomento no tiene sentido que la portavoz de Izquierda Unida diga que no existe responsabilidad política. Claro que existe, y aquí está el ministro de Fomento para responder de su responsabilidad política, a petición propia además de a petición de los distintos grupos parlamentarios. Lo que pasa es que algunos dicen que nos hemos equivocado y que lo tenemos que asumir. Eso es lo que tenemos que discutir, no que no haya responsabilidades políticas. Tenemos que discutir la naturaleza de esas responsabilidades, la naturaleza de los errores y, al final, vamos a ver quien, en el largo trecho que aún nos queda en este complejísimo problema, en este drama, resulta que se ha equivocado. O quién se ha equivocado más, para seguir manteniendo el criterio relativo en relación con la perfección.

Señor Rodríguez, dice que parte de la responsabilidad sobre la ejecución la tiene usted. Parte no; toda. Toda; ya se lo digo. El Ministerio de Fomento es un ministerio de 24 horas al día, de siete días a la semana

y de 365 días al año porque no hay pausa en los transportes, no hay pausa en los correos y no hay pausa en muchas obras públicas que se desarrollan a tres turnos. No hay pausas y la responsabilidad es continua y permanente. La responsabilidad del ministro no baja ni en las horas de sueño, señor Rodríguez, ni en las de sueño. Afortunadamente, la sociedad moderna permite que eso pueda desarrollarse con normalidad gracias a la existencia de las actuales redes de comunicación. Por tanto, no quiero eludir ninguna responsabilidad de las que correspondan al Ministerio de Fomento. Desde el primer momento asumo en el ministerio las riendas de este asunto y, por esa responsabilidad, el subsecretario tiene la parte que le corresponde en la cadena, el director general y el presidente de Sasemar se sitúan en Coruña y, a partir de ese momento, funciona el operativo que le he descrito en mi comparecencia. Ese es el mecanismo normal de funcionamiento de un ministerio cualquiera en una sociedad moderna, en una Administración del siglo XXI.

El señor Segura hace una reflexión que yo tomo en lo que vale, con independencia de que coincidamos en muchas o pocas cosas; quizá hoy coincidamos en muy pocas. Sin embargo, como sé que es un hombre de palabra, un hombre que hace gala de coherencia, estoy seguro de que lo que ha dicho en relación con el precedente de la Comisión de accidentes aéreos del año 1983 lo va a llevar a sus últimas consecuencias. Yo entonces no era diputado, era senador. No cambia el escenario, señor Segura; no es un reproche, es una precisión. Le pido, por favor, que acuda al «Diario de Sesiones» del día 20 de diciembre de 1983 y que lea con detenimiento el debate de las enmiendas de totalidad a la sección 23, Ministerio de Transportes, con su titular presente en la Cámara, pocos días después del accidente, en Mejorada del Campo, del avión de Avianca y del accidente, en Barajas, entre los aviones de Iberia y Aviaco. Le pido, por favor, que también acuda al «Diario de Sesiones» de la Comisión de Investigación de Accidentes y que, después, reconozca, como estoy seguro que va a hacer, cuál fue el comportamiento del partido que me honro en representar y que yo representaba como portavoz en el año 1983. A partir de ahí, señor Segura, lo que tiene usted que hacer con sus compañeros de partido le toca a usted, le toca a su sentido del honor y de la coherencia, pero ya que ha citado un precedente, llévelo, desarróllelo hasta sus últimas consecuencias, porque de ahí se va a desprender con claridad cómo entendimos algunos la tarea de la oposición, donde los compromisos éticos estaban por encima de los compromisos políticos oportunistas, de coyuntura y cómo otros, en este momento, están anteponiendo los intereses políticos de coyuntura sobre los deberes éticos que a todos nos conciernen, en el Gobierno y en la oposición. (Aplausos.)

Otro bloque que se ha suscitado por prácticamente todos los intervinientes ha sido el relativo a las decisiones que se han adoptado en las primeras horas sobre el

buque. Señorías, no querría aburrirles, sobre todo por lo avanzado de la hora, pero me cuesta trabajo pensar que tengo que repetir en esta Comisión el acta de la reunión técnica celebrada en la Delegación del Gobierno de Coruña el 19 de noviembre, que ya leyó en su comparecencia en esta misma casa el vicepresidente primero, o las conclusiones de los capitanes de la Marina Mercante y profesores de la Escuela Superior de Marina Civil de Coruña, o las conclusiones de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, o del Colegio Oficial de la Marina Mercante. No voy a repetirles estas conclusiones, pero cuando alguien dice tan rotundamente que todos los expertos opinan tal cosa, yo tendré que decir que todos los expertos no, puesto que la mayoría de los expertos pensaban lo contrario. La portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha citado una entrevista, publicada ayer en *La Vanguardia*, con una de las máximas autoridades europeas en la materia, el señor Girin que coordinó muchas catástrofes, y que añade cosas, además de las que se han leído, tan interesantes como esta: He estado en el puente de mando de varias crisis como la del *Erika* y le puedo asegurar que tomé las decisiones que mi inteligencia, las circunstancias y las presiones que recibía me permitieron. Y añade: Luego fue muy cómodo contemplar los hechos ya acaecidos desde la comodidad de un despacho y con todos los datos en la mano y decir que me había equivocado. Cuando decides algo —dice este señor— no sabes qué tiempo va a hacer dentro de cinco días ni si el barco se partirá en dos o aguantará. Señorías, cuando se tomaron las decisiones se tomaron con la esperanza de encontrar la mejor solución y la mejor solución era, primero, alejar el barco a 120 millas —y ahora diré por qué—; segundo, intentar buscar aguas tranquilas para hacer la operación de trasvase y, como dije en la interpelación que presentó el Bloque Nacionalista Galego hace dos semanas, si en ese intervalo se producía el hundimiento, hacer frente a las consecuencias del mismo.

¿Por qué el Gobierno permitió las variaciones de rumbo durante el alejamiento? Señor Segura, lo primero que mantuvimos fue la orden de alejarse de la costa 120 millas, precisamente por respeto al espíritu y a la letra de los convenios que S.S. ha citado, para garantizar que los medios de salvamento e intervención que operan desde tierra pudieran en cualquier momento realizar el salvamento de personas en la zona SAR de responsabilidad española, pensando precisamente que hasta ahí estábamos en condiciones permanentes de garantizar el salvamento de los que permanecían a bordo del buque, de los funcionarios de la Dirección General de la Marina Mercante y del personal de la empresa de rescate contratada. Para situarnos, puesto que nos lo recordaba en su intervención el señor Mardones, en ese momento las aguas tenían olas de ocho metros. Durante la catástrofe del *Erika* la altura del oleaje se situaba entre los 3 y los 4 metros. Durante las horas en las que sucede todo

el proceso de intentos de amarre y alejamiento, la climatología y la meteorología imponían olas de ocho metros. El rumbo del *Prestige* estuvo siempre condicionado por el mal tiempo reinante. El temporal era de fuerza 9 y, por el estado en que se encontraba el buque, el rumbo fue el impuesto por estas condiciones meteorológicas, que es la única razón de las variaciones de ruta durante el alejamiento. Estas condiciones motivaron que los capitanes de los remolcadores trataran de remolcar el barco de tal forma que los embates de la mar no lo siguieran deteriorando y para evitar así un posible hundimiento cerca aún de nuestras costas. Quiero señalar que los capitanes de los remolcadores trataron siempre de no exponer la zona dañada directamente a la mar y buscaron los rumbos adecuados para maniobrarla. Los remolcadores trataban de combinar el tiro para remolcar con la maniobrabilidad del tren de remolque. Cuando el tiempo mejoró y con la llegada de un nuevo remolcador se dio la vuelta al buque para poder remolcarlo por la popa mejorando la velocidad del remolque. No obstante, como la orden de la Administración marítima española, comunicada por escrito a la empresa rescatadora, era que el barco debía alejarse al menos hasta una distancia de 120 millas, cuando las condiciones meteorológicas mejoraron se pudo remolcar el buque hacia una dirección de componente oeste-suroeste hasta el momento de su rotura y posterior hundimiento, buscando en esa dirección aguas adecuadas, si el buque resistía para el trasvase. De todo esto se desprende que todos los responsables marítimos desde los técnicos hasta quienes respaldamos las decisiones adoptadas, lejos de ceder ante toda pretensión de acercar el buque a las costas españolas, mantuvimos e hicimos cumplir en todo momento la decisión de alejar de la costa el petrolero y todo lo que las circunstancias meteorológicas y técnicas impuestas por el temporal y la situación del propio buque, sensiblemente dañado, permitieran, y como mínimo a esa distancia de 120 millas, porque es el máximo radio de acción de las aeronaves de salvamento y rescate que actuaban desde la costa. Esta decisión de alejamiento de la costa a un mínimo de 120 millas —reitero— debimos imponérsela al capitán del buque y a la compañía rescatadora y motivó el que también hubiéramos requerido la presencia en la zona —como he dicho en mi comparecencia— de un buque de la Armada.

Informes técnicos de posibilidades. Señorías, para mí es muy difícil explicar en términos relajados, en términos conceptuales y teóricos los acontecimientos que se desarrollaron los días 13 y 14, fundamentalmente. A mí me viene a la memoria —y permítanme el instante de distensión— una de las mejores lecciones que recibí, probablemente de uno de los ingenieros de caminos más importantes del siglo XX, al que tuve oportunidad de conocer en sus últimos años de catedrático en la Escuela de Caminos, que era un maestro antes que de ingenieros de personas, y que daba lecciones de vida

todos los días. Nos contaba la siguiente anécdota que viene al caso para poder responder a la curiosidad del contenido de los informes. Nos contaba el profesor Fernández Casado, catedrático de puentes y padre de los modernos puentes españoles, que a un joven ingeniero al terminar la carrera lo desplazaron, como es habitual, a dirigir una obra en el punto más alejado de la geografía española. La obra era un puente. El ingeniero llegó a aplicar sus conocimientos teóricos a una obra que estaba en marcha, puso todo su interés en las cimbras, en los encofrados, en las armaduras, en el hormigonado y, cuando transcurrió el tiempo de fraguado del hormigón, inició la fase emocionante de los apeos para comprobar ya la luz y la esbeltez del puente. Para su sorpresa, al empezar a retirar los encofrados, comprobó que aparecían en el centro del vano, en el sitio más peligroso, unas grietas enormes de lado a lado. El joven ingeniero se fue a la oficina —en aquella época del profesor Fernández Casado no había faxes, se hablaba del télex— y puso un télex a su oficina central: Al descimbrar el puente y retirar los encofrados aparecen grietas en el centro del vano. Solicito criterio. Inmediatamente, desde la oficina central le contestaron con otro télex que decía: Revise cálculos. El ingeniero se fue al barracón de las oficinas, sacó el proyecto, tenía las disciplinas de cálculo muy frescas, se enfrascó en los cálculos y al cabo de dos horas volvió al télex a comunicar a la oficina central el siguiente texto: Cálculos bien, puente en el suelo. **(Risas.)**

Señorías, cuando se piden informes técnicos, supongo que se están pidiendo en la medida en que las circunstancias permiten que los informes técnicos sirvan para salvar esa situación. Eso es lo que hemos venido haciendo, eso es lo que han hecho los técnicos especializados convocados por la Dirección General de la Marina Mercante, por Sasemar, por las capitanías marítimas, por la Delegación del Gobierno y por las propias autoridades del Ministerio de Fomento. Creo que la mayoría de los técnicos han respaldado y respaldan todas y cada una de las principales decisiones que hemos adoptado. Por eso, señorías, ese debate no se termina con las afirmaciones que yo hago, tampoco se puede terminar con las afirmaciones que hacen SS.SS. y me parece muy razonable que sea uno de los frentes abiertos, aunque —repito— en el plano teórico, porque todo lo que se diga fuera del momento en tiempo real sobre cómo se resuelve la situación me parece que son ejercicios poco significativos para contribuir a mejorar las cosas. En todo caso serán muy dignos de tener en cuenta para el futuro.

En relación con el *Ría de Vigo*, aparte de las consideraciones que he hecho en mi intervención, conviene subrayar que quien rehusaba el remolque era el capitán. Durante ese periodo de tiempo el causante del problema en la medida en que no se producía el hacer fijo el remolque era el propio capitán. Después, en las primeras 12 horas del suceso, al costado del *Prestige*

había ya cuatro remolcadores dispuestos a hacer el remolque. Por tanto, al mismo tiempo que señalo las eventuales responsabilidades que pueda tener la compañía remolcadora del *Ría de Vigo*, quiero decir que en absoluto han afectado a la maniobra realizada ni han obligado a modificar las decisiones que se habían adoptado. Cosa distinta es que alguna de SS.SS., recogiendo las partes positivas y constructivas de sus intervenciones, considere que haya conductas que hagan reflexionar sobre el modelo de futuro. Por supuesto, con independencia de las responsabilidades que se deriven del incumplimiento contractual de una obligación con el Estado, es evidente que también se deben sacar consecuencias para poder mejorar el modelo y lo haremos con mucho gusto de cara al futuro.

En relación con los buques de pabellón español, los datos que puedo aportar son algo distintos y, por lo que valga, quiero dejarlos sobre la mesa. Según los datos de los que disponemos, la flota española de buques con pabellón español consta de nueve buques con casco sencillo y ocho con doble casco, en total 17. Los buques controlados por navieros españoles son 13 con casco sencillo y ocho con doble casco. En resumen, la flota española, según nuestros datos, está formada por 22 buques con casco sencillo y 16 con doble casco del total de 38. Esa es la flota que ahora, con los nuevos requerimientos que plantean las disposiciones que va a adoptar el Gobierno español y las que va a adoptar la Unión Europea, vamos a avanzar.

En relación con las llegadas, gota a gota, según la terminología del señor Rodríguez, es una forma de presentar la llegada sucesiva de los medios de lucha contra la contaminación en el mar y de la llegada de los sucesivos lotes de barreras para prevenir la contaminación en las costas. Lo que le pido al señor Rodríguez que añada en su consideración sobre la capacidad de respuesta es que entre el 13 y el 30 de noviembre sólo hubo dos días con oleaje entre dos y tres metros. El resto de los días los buques no pudieron operar, los que estuvieron permanecieron amarrados en puerto y los que salieron obtuvieron cantidades insignificantes y parte de las barreras colocadas fueron rotas por la potencia del temporal. Lo digo simplemente a los efectos de establecer proporciones en cuanto a la capacidad de respuesta, porque en otro caso podría ser verdad que el goteo hubiera podido producir algún retraso. En este caso quiero decirle que el temporal, hasta prácticamente finales del mes de noviembre, hizo imposible que actuaran con eficacia los medios de lucha en el mar, así como una buena parte de las barreras colocadas en el frente de la fachada atlántica, donde no había demasiado resguardo.

Controversias con el Gobierno portugués. Señorías, yo he tenido contacto constante y permanente con el ministro portugués de Transportes, a su nivel lo ha tenido el subsecretario con el secretario de Estado y yo no puedo ratificar esa controversia. Alguien dirá que había

determinados institutos u organismos informadores. No estoy en condiciones de responder de la solvencia de los organismos portugueses; estoy en condiciones de reiterar públicamente el agradecimiento a la colaboración portuguesa, que aportó los medios disponibles para poder colaborar con las autoridades españolas en la solución de la crisis y para paliar los efectos de la marea negra que amenazaba y que se convirtió en una catástrofe.

La organización de los pescadores, señora Urán, forma parte de la respuesta en escala al problema. Si S.S. consultara al portavoz del PNV que tiene al lado o visitara Cantabria o Asturias —también Galicia, pero en Galicia, como el frente de manchas es más intenso y más continuo, se mide peor este ejemplo que le voy a poner—, a medida que las manchas se alejan y se desplazan, se reducen y se dispersan, y cada vez son menos eficientes los grandes medios recogedores y cada vez son más eficaces los medios, llamemos, de tipo artesanal sustentados por embarcaciones de pesca. De ahí la eficacia de los pesqueros que ha puesto al servicio de la operación el Gobierno vasco y que es el primero que fuera de Galicia, en la fachada cantábrica, los ha contratado, ejemplo que han seguido otros gobiernos autonómicos.

Lo que quiero decirle al portavoz del PNV es que yo no tenía conocimiento del otro ofrecimiento de esa línea de lucha contra la contaminación formando con esas bombas de tornillo una especie de barrera en Estaca de Bares. No tenía ninguna noticia y durante esta comparecencia he pedido que se confirmara. Me dicen que, efectivamente, el ofrecimiento del Gobierno vasco es realmente una idea y que habría que estudiar cómo se pone la práctica. Lo que sí quiero subrayarle es que esa idea, donde las manchas están muy dispersas, posiblemente tenga una eficacia muy reducida, porque esas manchas dispersas se atacan mejor con medios individualizados que con grandes operaciones o frentes, que probablemente por su longitud sean imposibles. En todo caso, repito, el contacto está realizado, la noticia, por lo menos al ministro y a Sasemar, se la ha dado S.S. y con mucho gusto vamos a continuar profundizando en la misma.

La señora Urán cita una frase mía que me va permitir que aunque ha sido bien recogida y explicada por los medios de comunicación yo la reitere, que es la de aludir al Chernobil español. Esa frase no se puede sacar de contexto, señora Urán. Esa frase está dicha para solicitar el apoyo recíproco de los países de la Unión Europea del norte de Europa. Está dicha y pronunciada con esa finalidad, precisamente para hacer ver a cada uno de los países que no se pueden aplicar criterios distintos en función de las necesidades locales de cada país miembro de la Unión Europea, sino que la solidaridad en la Unión Europea exige aplicar los mismos criterios de riesgo que si fuera nuestro propio país el que estuviera amenazado por una determinada catástrofe.

Algunos países hoy en el seno de la Unión Europea están pidiendo, ante la ampliación de la misma, la revisión de las actuales medidas de control de centrales nucleares, porque consideran que con la entrada de nuevos países ya no son suficientes. Pues bien, ese criterio amplio de extensión de nuevos horizontes de seguridad es el que hemos pedido, y creo que con éxito, a todos nuestros socios europeos.

Yo no voy a darle los datos de las inspecciones de otros países, pero sepa que España en esta materia está, según los años, entre los cuatro países con mayor porcentaje de inspecciones realizadas en Europea y no es precisamente el país que ha citado S.S. ninguno de los que, en cualquiera de las series anuales, va por delante de España, lo cual no es un reproche sino una constatación de la realidad.

Le quería aclarar —por eso he pedido que se reparara el acuerdo, porque probablemente por falta de tiempo, igual que en otras ocasiones lo habíamos distribuido, en esta ocasión no se había tomado esa iniciativa y lo hemos hecho a lo largo de esta sesión— el punto primero, que es en el que aparece el compromiso dirigido a la Comisión de presentar la modificación del reglamento que debe adoptarse antes del 1 de julio de 2003. Efectivamente, dicho así, como una modificación que adelanta a 2015 a 2010, tiene una parte de verdad pero no es toda la verdad, porque ese reglamento terminaba en 2015 para los buques entregados en 1989 o más tarde, pero empezaba en el año 2003 para los buques entregados en 1973 o antes. Desde 2003 a 2015 había una escala creciente de compromisos de retirada en función de la antigüedad y ahora lo que se pretende no es que se aplase a 2010, sino que la escala se adelante para que la última retirada de los buques entregados en 1989 se produzca en el año 2010. Esto es compatible con el punto segundo, para que desde el momento en que cada país introduzca en su legislación las disposiciones legales pertinentes, a partir de ya se prohíba la entrada de buques monocasco con unas determinadas características y combustibles, que tiene S.S. citados al pie de página del punto segundo: fuel pesado, alquitrán, betún y petróleos crudos pesados.

El Plan de Salvamento Marítimo 1998-2001 podrá tener las lecturas que SS.SS. le quieran dar, pero las lecturas de los presupuestos ya son más difícilmente modificables. En el año 1998, el presupuesto de Salvamento Marítimo era de 43,36 millones de euros; en 2001, de 53,15 millones de euros y en 2003 es ya de 68,33 millones de euros. Estas son las cantidades que para Salvamento Marítimo figuran en los Presupuestos Generales del Estado a los que esta Cámara ha ido dando aprobación. En el año 1996 estaban a disposición del plan de salvamento 10 remolcadores y en el año 2002 son 14; en 1996 había 18 embarcaciones de intervención rápida y ahora hay 37 y había 64 inspectores y ahora hay 114. Esta es la realidad de los esfuerzos, que sin duda son pocos y que hay que mejorar, y

yo agradeceré el apoyo de SS.SS. para todos los que se puedan plantear en el futuro de cara a defender la superación de los medios actuales para luchar contra los riesgos en el mar y para luchar contra los riesgos de contaminación, pero lo que nadie va a poder decir es que el Gobierno se acordó de Santa Bárbara cuando tronaba, porque el Plan de Salvamento Marítimo 2002-2005 se aprobó en julio de este año y en él se contempla, por vez primera en la historia del salvamento marítimo español, el diseño de cuatro grandes buques remolcadores y recogedores de combustible, y en el año 1999 pusimos en práctica la adaptación de uno de esos buques, el *Punta Mayor*, que es el que está actuando con los medios venidos de la Unión Europea para colaborar en la recogida del combustible.

Los portavoces de Convergència i Unió y del PNV me preguntan por los intereses que hay en los países que se han opuesto en el ámbito de la Unión Europea a la adopción o a la anticipación de determinadas medidas. Lo mismo plantea el portavoz de Coalición Canaria, pero resaltando la importancia de los acuerdos alcanzados los días 5 y 6 con el apoyo de todos los países europeos. Señorías, por razones obvias, prefiero dar cuenta del apoyo recibido y no me parece que en estos momentos contribuya a ningún esfuerzo de progreso de cara al futuro hacer un recorrido histórico sobre circunstancias que cualquiera de SS.SS. puede tener al alcance de la mano. Sería impropio del ministro de Fomento, que está enormemente agradecido a los gobiernos de todos los países europeos, que ahora hiciera una excursión histórica sobre las razones y las causas de los retrasos que se han producido en la aprobación de esta decisión. La catástrofe del *Erika* y la catástrofe del *Prestige* son dos tragedias y de lo que se trata en estos momentos es de que sean las últimas para que, a partir de ellas y de estos acuerdos más los esfuerzos nacionales, podamos decir de verdad que nunca jamás.

Señorías, queda mucho por hacer. Lo ha dicho el señor Sedó y creo que lo han dicho prácticamente, de una manera u otra, todos los intervinientes, que manifestaron el problema que se puede plantear para todos los afectados, y hasta que el último de los afectados no vea satisfechos sus daños creo que ninguno de los responsables en cualquiera de los niveles de la Administración, local, estatal o autonómica, podemos darnos por satisfechos. Ese es el objetivo con el que yo creo que debemos colaborar en el futuro inmediato en esta Cámara y fuera de esta Cámara. Lo que yo les aseguro es que desde el Ministerio de Fomento y desde el Gobierno no vamos a fallar en los niveles de información. Creo que estos han sido muy intensos, muy frecuentes y muy sistemáticos. Señor Otxoa, yo comprendo que usted convierta dos excepciones en la regla general, pero creo que no puede ir mucho más allá de dos excepciones, si es que las tiene acotadas en su dossier de prensa, porque, a cambio, hay decenas de líneas

y ríos de tinta que pueden avalar la tesis contraria. Es verdad que la información a veces no hace el juego o choca con alguna de las estrategias que algunos han trazado, pero esa va a seguir siendo nuestra política, lo mismo que la que subrayaba el señor Mardones en nombre de Coalición Canaria, el esfuerzo de coordinar las medidas españolas con las de las instancias europeas y reforzar la cooperación entre países de la Unión Europea, porque no sólo son decisiones europeas, como la Agencia Europea de Seguridad Marítima, sino también, que en su aplicación, es cooperación reforzada en la ejecución por parte de los países europeos que tenemos que aplicar esas medidas.

En esto está la clave, señor Rodríguez, también en materia de sensibilidad. Su señoría ha hecho un discurso que a mí personalmente no me ha gustado, porque parece que hay una sensibilidad en relación con la que ustedes representan y otra sensibilidad, de segundo nivel, del resto de los españoles. Yo no acepto, señor Rodríguez, esas dos sensibilidades; ni la acepto del resto de los españoles con Galicia ni jamás lo afirmaré de los gallegos con el resto de los españoles, jamás, porque creo que no es verdad y porque estoy seguro de que si S.S. lee alguna de sus expresiones en el «Diario de Sesiones», las rectificaría a la hora de medir la sensibilidad frente a una de estas catástrofes, en Asturias, en Cantabria o en Galicia, porque no es verdad que falte sensibilidad en ningún lugar y de ninguna persona con los intereses de los gallegos. Por eso mismo, señor Rodríguez, quiero decirle que a este Gobierno perfecciones se le podrán reprochar muchas, pero le aseguro que en tenacidad y en continuidad no nos va a superar nadie. En todo caso, igualaremos a los mejores.

Muchas gracias. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien! Aplausos.)**

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

Señorías, esta presidencia, atendiendo a los requerimientos de las minorías en la Mesa, está dispuesta a ofrecer un pequeño turno de aclaración por si alguno de los portavoces que han intervenido quiere preguntar algo al señor ministro. Como todos han podido comprobar, la intervención del señor ministro ha sido exhaustiva, respondiendo punto por punto a cada uno de los intervinientes. Por tanto, el turno que se puede abrir en este momento, si lo solicitan los portavoces, será para aclarar alguna cuestión que haya quedado oscura. Si SS. SS. así lo quieren, lo iniciamos. señor Rodríguez, ¿quiere intervenir? **(Asentimiento.)**

Dispone usted de dos minutos, que si le parecen poco podrían ser dos minutos y veinte segundos; estamos dispuestos a ser flexibles. Estoy seguro, señor Rodríguez, que sabrá comprimirse, como dicen en la *Verbena de la Paloma*, y será concreto en su intervención. Tiene usted la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Seré concretísimo, señor presidente. Muchas gracias.

En primer lugar quería hacer una afirmación a favor de la legitimidad de las protestas y de las movilizaciones sociales, porque nos parece que fue un arma constructiva fundamental también para que el Gobierno tomase buena cuenta de la gravedad de la situación. Creo que no solamente los debates parlamentarios sino la organización y la movilización de la gente pueden hacer que el Gobierno sea totalmente sensible a lo que está pasando, y digo que la movilización que hubo de la plataforma Nunca Más fue fundamental para avanzar en soluciones y en la concienciación del Gobierno respecto de la gravedad económica y social del problema.

En segundo lugar queríamos señalar que nos ha preocupado la intervención del señor ministro ahora porque no ha acabado de explicar —y si es esa toda la explicación, a mí me resulta más preocupante— si la variación del rumbo fue exclusivamente determinada por alejar el barco a 120 millas, sin ningún otro criterio. Yo le digo, señor ministro, que no será a propósito, pero el marrón lo iba a tragar Galicia por entero. Eso lo tiene que tener usted presente, y no hablamos a posteriori, es que eso está escrito antes de que pasara. Todo el mundo advirtió que con el movimiento de vientos y de corrientes en Galicia, todo lo que fuera llevar el barco para el sur estábamos condenados a tragarlo enteramente, sin remisión. Desde el mes de octubre a abril se sabe cuáles son las orientaciones de los vientos en Galicia, y ese es uno de los motivos de crítica fundamental a la opción tomada y usted no responde por qué, porque si no pensaron llevarlo para el norte, yo no lo entendería más que por presiones políticas. Si no es por eso, entonces tengo que dudar de sus técnicos, porque dudaron otros con mucha antelación y está saliendo al pie de la letra lo que dijeron. Este es uno de los temas que habría que debatir, no con afán revanchista, sino con afán clarificador para que nunca más se vuelva a repetir este tipo de interpretaciones y sobre todo este tipo de desconocimiento elemental que es una experiencia de los propios marineros.

En segundo lugar, usted habló de los pocos días que hubo de naturaleza tranquila, pero eso indica lo importante que es tener los medios oportunos a su debido tiempo; incluso al principio hubo un día de tranquilidad extrema y si se hubiese contado con los medios oportunos, está claro que la opción de trasvasar el fuel hubiese sido una opción pensable. Ahora, si uno no tiene nada alrededor, yo comprendo que las autoridades de tipo medio no pueden tomar esa decisión, porque no hay el medio para tomarla, y nuestra crítica va por ahí.

Después, hay dos cosas más, perdón, señor presidente, y ya acabo. Respecto a las relaciones con Portugal, yo creo que fueron evidentes las distorsiones con las declaraciones que hizo el ministro de Defensa, el propio Durao Barroso y no hablemos ya del director del

Instituto Hidrográfico Portugués, que llegó a molestar-se porque siempre tenía que andar enfrentado con las informaciones oficiales españolas, cuando siempre acababa por tener él razón. Yo comprendo que ahora ustedes quieran reconducir esto y no tiene ningún sentido tener ningún tipo de lío diplomático con Portugal, pero esto se produjo así durante todo el proceso y la evolución de la catástrofe.

Por último, respecto de la sensibilidad, se lo digo sin ningún afán de chingar o de cualquier otra cosa, y sabe usted además hasta qué extremo yo acredito incluso la buena voluntad de la gente, pero a los hechos me remito y los hechos son contundentes, no para mí como nacionalista; son contundentes para mucha gente, que no entiende el comportamiento de los máximos responsables políticos, pero no para que les solucionen el problema, sino para que hubieran llegado en primera instancia y rápidamente. ¿No lo entiende? No es comprensible ni para los propios votantes del Partido Popular. Yo creo que eso no está hecho adrede, pero lo grave es que pueda formar parte de una conciencia casi natural de la manera de comportarse muchas veces los gobiernos españoles con Galicia. ¡Es que les queda tan lejos! En cuanto a la problemática en sí, creo que aún no han acabado de entender que esto no es un desastre ecológico; es un desastre humano terrible, con un complemento económico social terrible. Yo desde luego como portavoz de la minoría que represento, me voy a centrar sustancialmente en eso en el futuro, porque me parece que es donde está la gravedad de la cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Con la brevedad que la presidencia nos requiere, señor ministro, comparto con usted que nos queda todavía un largo trecho por recorrer y desde nuestro afán siempre constructivo hemos presentado iniciativas en el Parlamento para intentar colaborar con el ministerio y con el Gobierno. Otra cosa es que a su grupo parlamentario o al propio Gobierno no le hayan parecido adecuadas, pero hemos intentado aportar nuestro granito de arena a la mejor solución.

Es verdad, señor ministro, que desde la barrera se pueden ver siempre las cosas mejor, pero también le tengo que decir, señor ministro, que usted mismo decía que habíamos pasado de un accidente que podía tener unos determinados riesgos y una determinada contaminación y afectación para la costa gallega a ser un Chernobil. Son sus propias palabras y no pretendía sacarlas de contexto sino sencillamente, señor ministro, poner de relieve que si desde el principio, desde que empezó esta tragedia se hubiera reconocido la gravedad que podía suponer, precisamente por lo que le decía antes el portavoz del BNG, yo supongo que ustedes habrían tomado las decisiones en función también de las previsiones meteorológicas, conociendo, como conoce la



gente que vive en las costas gallegas, qué es lo que sucede con el mar durante una determinada época del año. Por lo tanto, señor ministro, a mí realmente y a mi grupo parlamentario lo que nos ha preocupado ha sido su respuesta cuando yo le planteaba que por qué se había consentido el cambio de rumbo del petrolero. Tengo que decirle sinceramente que pensábamos que había sido una decisión que había tomado la propia naviera que estaba llevándose el barco, pero de sus palabras —y si no es así, señor ministro, aclárelo por favor— yo deduzco que fue una decisión que adoptó el propio Gobierno, la de consentirlo, y desde luego, señor ministro —esto ya no es a toro pasado, sino que era lo que se veía día a día permanentemente—, pasearon ustedes, si así fue, el fuel por toda la costa gallega, aunque su objetivo fuera alejarlo, pero desde luego lo pasearon, y con su decisión han ayudado ustedes a que la catástrofe sea mayor todavía de lo que podía haber sido. Señor ministro, además hemos tenido noticias en el transcurso de esta sesión de la comparecencia de la comisaria de Transportes, la señora Loyola de Palacio, ante el Parlamento Europeo, quien a preguntas de los diputados ha reconocido que ya tienen información suficiente para saber que el fuel ruso que está en el fondo del mar no se solidifica. Por lo tanto, señor ministro, habrá también que pensar qué medidas son las que se van a adoptar para evitar que se siga produciendo una contaminación continuada de nuestras costas y de los fondos marinos y que se siga agravando la situación que ha provocado esta catástrofe en las personas que viven de la costa gallega, que es una situación bastante complicada.

Las críticas que le hemos hecho, señor ministro, no se las hemos hecho porque a nosotros nos apetezca criticar al Gobierno o porque creamos que esta es una vía abierta para intentar segar la hierba a su actuación, no, señor ministro; es que ha protestado la sociedad gallega y ha protestado la sociedad española por las decisiones que se han adoptado. Se ha protestado por la escasez de medios, se ha protestado por la falta de coordinación, se ha protestado porque no se ha actuado con la celeridad que requería una tragedia de estas características, porque desde el principio ustedes intentaron minimizarla. Además, seguimos pensando, y desde luego le escuchamos con total y absoluta atención, que se equivocaron ustedes al tomar las decisiones que tomaron y, señor ministro, como no solamente estamos dispuestos a apoyarles sino que también nos gustaría poderles agradecer el apoyo a las iniciativas que nosotros planteamos, veremos cuál es el resultado de las que hay presentadas en esta Cámara esta tarde por varios grupos parlamentarios, todas las cuales intentan contribuir a mejorar y desde luego a colaborar en que la solución sea la mejor para todos y sobre todo la mejor para las ciudadanas y ciudadanos gallegos que viven del mar y que quieren seguir viviendo del mar en su tierra y en sus costas.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Como primera medida, nuestro rechazo al hecho de que la señora portavoz del Grupo Parlamentario Popular, en lugar de utilizar su turno para expresar el criterio de dicho grupo, lo utilice para agredir de una forma inaceptable al Grupo Parlamentario Socialista. (**Rumores.**) En fin, son contenidos que no merecen ni entrar en ellos porque se dibujan tal como los dice.

Señor ministro, primero, usted me invita a que lea el «Diario de Sesiones» —he anotado—. Yo le prometo que lo voy a leer y he querido entender también una especie de compromiso suyo de reconocer que en aquella época, con mayoría absoluta socialista, hubo una comisión de investigación, y ahora usted va a poner su influencia para que haya una comisión de investigación para que de forma constructiva podamos conocer qué ocurrió. Desde luego créame que si usted pone su influencia, se le valorará adecuadamente para que a partir de enero pueda producirse ese hecho. (**Rumores.**)

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: No, señor presidente, no pasa nada, a mí no me distorsiona. Además, yo disfruto viéndolos así. Míreles. (**Risas.**)

En segundo lugar, señor ministro, por favor, preste atención un instante a ver si en la distancia puede usted ver esta portada: Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar. Lucha contra la contaminación del medio marino. Ministerio de Fomento, 1998-2001. Es el primer plan que ustedes hicieron. Le reitero lo que dice en la página 44, y así está impregnado todo el contenido: Con todo, la contribución del Estado al Plan nacional de salvamento supone una importante rebaja respecto del anterior plan, cifrada en el entorno de los 7.500 millones de pesetas; es decir, que para el salvamento de la vida en la mar, para la lucha contra la polución marina, ustedes orgullosamente dicen —y los anteriores gobernantes, botarates—: recortamos en 7.500 millones de pesetas la inversión que hacemos para el mantenimiento de estos. Ignominioso, desde el punto de vista personal. Añado a continuación que el pueblo está asombrado de la falta de medios. No engañemos a los ciudadanos. ¿De qué dispone Sasemar? Sasemar dispone de cinco lanchas de limpieza, con base en Barcelona, en Ceuta, Algeciras, Las Palmas y La Coruña. El armador es Sasemar y el fletador, las autoridades portuarias; es decir, el Estado español tiene cinco lanchitas de limpieza antipolución marina, que sirven sólo para los puertos. No aceptan ni medio metro de altura de olas. De eso es de lo que dispone el Estado español. *Ría de Vigo*, del que usted no hace nada más que hablar, ¡cuánto le hablaría

yo a usted de este remolcador! No está preparado para el remolque, señor ministro, lo mencioné hace un momento, las olas se llevan a los tripulantes, debe ser cerrado en popa y está abierto, no sirve, sirvió para otra cosa. Y desde luego ustedes a lo largo de estos siete últimos años han empobrecido el equipamiento. Hoy se dispone con base en Gijón del *Alonso de Chaves*; con base en Santa Cruz de Tenerife del *Punta Salina*; y con base en Algeciras *Punta Mayor*. Estos tres son buques del Estado, de la empresa Remasa, el armador Sase-mar. Nada más, señor ministro. Todo lo demás son empresas privadas: el *Boluda Fos*, en Castellón, de la empresa Boluda; el *Boluda Mistral*, en Las Palmas, de la Compañía Canaria de Remolques; el *Cataluña*, en Cartagena, de Boluda; el *Golfo de Rosas*, en Burriana, de Boluda; el *Remolcanosa V*, y le leeré los catorce que usted dice.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego concluya.

El señor **SEGURA CLAVELL**: No quiero que lleve a la ciudadanía una información deformada. Los catorce de que presume, señor ministro, son privados y el Estado paga a las empresas privadas contratos de arrendamiento de 50, 70 ó 100 millones de pesetas. Cuenten esta verdad.

Señor ministro, yo le digo y le vuelvo a repetir que tendrá nuestro apoyo si urgentemente decide acudir al mercado de remolcadores modernos para la limpieza de la superficie de la mar, con capacidad de 1.500, 2.000 ó 3.000 metros cúbicos. En el proyecto de inversiones futuras del Plan Nacional de Salvamento Marítimo 2002-2005 ustedes hablan de cuatro embarcaciones con capacidad de 200 metros cúbicos. No cometan ese error. Es como el caso del *Punta Mayor*. No sigan engañando, señor ministro. Cuando usted presume y dice: Tenemos ahora catorce remolcadores, antes había once. Están confundiendo los remolcadores de los puertos con los remolcadores de altura. Para que la gente lo entienda, porque los ciudadanos de tierra adentro no lo entienden, un remolcador de puertos sirve para atracar y desatracar los portacontenedores, los cruceros de lujo, los buques Bullcarrier, aquellos que atracan en los puertos pero que no sirven para la operación en la mar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, termine por favor.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Termino, señor presidente, pero es que esto tiene que quedar claro.

No hay equipamiento. Eso es como si se quiere meter de nuevo en la vía un tren que ha descarrilado tirando con una cuerda de un Seat 600. Señor ministro, seamos serios, digamos la verdad, transformemos la realidad que no nos gusta y vamos a dar equipamiento. Cojan los 250 millones de euros que el Gobierno se va a embolsar en la venta de la compañía Trasmediterrá-

nea e inmediatamente compren una flota de diez remolcadores con las características para limpiar la superficie marina. España no tiene ni uno solo. Hay que ir a un equipamiento potente. Y no le hablo de la secuencia de errores en los días 13, 14 y 15, que son los que condenaron al barco. Ya se ha hablado de ello y no hay tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa, en nombre del Grupo Vasco.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: No sé si tengo que puntualizar al señor ministro, a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular o al portavoz del grupo canario.

El portavoz del grupo canario nos ha venido a decir que esta no es la guerra entre Grecia y Persia. Efectivamente, señor Mardones, y ni usted es Temístocles ni esto es la bahía de Salamina, pero no es de eso de lo que vamos a hablar en este momento. He hablado de agua tranquilas porque estamos hablando de la necesidad de que haya puertos de abrigo. ¿Le suena esa figura? Es obligatoria. ¿Dónde están los puertos de abrigo en la costa española? Dice que no pueden entrar en ningún puerto, ninguno lo admitiría. Es que tiene que haber puertos de abrigo y no los hay. La idea que yo tengo —salvo que alguien con mejor opinión haga que la cambie— es que si no se mete en su momento el buque a un puerto no es por una oposición razonada, sino por alguna oposición personal y por la inexistencia de medios que garanticen que el buque pueda entrar en un puerto.

Se ha dicho que no creemos en lo que dice el vicepresidente, y el señor ministro dice que he dado dos perlas. Hombre, hay que creer en un vicepresidente, que es el que se encarga de canalizar la información —y no me estoy refiriendo a la información puntual de su ministerio sino a la general que sobre la catástrofe se da desde el Gobierno—, y he dicho, creo: personas y entes responsables. Pues bien, el señor vicepresidente del Gobierno, Mariano Rajoy, 24 de noviembre: a 3.500 metros y a 2 grados el fuel-oil se solidificará en los tanques. La contestación la ha dado hoy Loyola de Palacio. El mismo señor ministro Rajoy, el 5 de diciembre: del *Prestige* sólo salen unos hilillos como plastilina. Algo conocido. El 23 de noviembre, el señor Rajoy: no puede hablarse de marea negra, sólo proliferan manchas localizadas. Y si vamos a otros entes, a otras personas, las respuestas de gran contenido técnico y mucha enjundia son tremendas. Enrique López Veiga, el 15 de noviembre: riesgo de marea negra no parece que tengamos. El mismo elemento, en la misma fecha: todo el fuel que tenía que llegar a las costas gallegas ya ha llegado. **(Un señor diputado: Eso de elemento...)** Perdón, retiro lo de elemento. Gracias por la puntualización. Es una forma coloquial de hablar que obviamente retiro. La misma persona, el mismo señor, el 17 de noviembre: la

Xunta va a dar a las familias afectadas el turrón, y si luego el Gobierno central puede dar el mazapán, mejor. Muy serio. El 26 de noviembre: si no hubiéramos alejado al buque mar adentro la mancha ya estaría en la costa. Bien. Arsenio Fernández de Mesa, el 19 de noviembre: el destino del fuel en el fondo del mar es convertirse en adoquín. Y añade: el buque está probablemente en el fondo. El 21 de noviembre, el señor Arsenio Fernández de Mesa —aquí riza el rizo—: hay una cifra clara y es que la cantidad que se ha vertido al mar no se sabe. Bien. Y así podemos seguir. El mismo Mariano Rajoy vuelve a decir, el 26 de noviembre: ya tenemos medios y las cosas están funcionando bien. Ha habido falta de calidad en la información.

Respecto a lo que le he comentado de la oferta del Gobierno vasco, ésta sigue en pie. Le he dicho al principio que estamos por encontrar soluciones a futuro más que colgar culpables de la horca. No es esta nuestra intención. La oferta del Gobierno vasco va en el sentido de lo que usted ha dicho: las manchas se van dispersando; luego nos parece más lógico que esperar a las manchas en el fondo del golfo de Vizcaya ir a buscarlas con esos medios mecánicos. En las costas de Euskadi sólo se recoge de forma dispersa y hay que usar medios más artesanales.

No hay tiempo para más, aunque me gustaría puntualizar alguna otra cosa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Intervendré muy brevemente por la alusión del portavoz del Grupo Parlamentario Vasco. Yo no me había referido a él para nada. Únicamente he dicho, puesto que se había vertido el concepto de aguas tranquilas, que eso no depende de la voluntad de ninguna agencia de seguridad marítima. Las aguas tranquilas o bravas son las que corresponden al momento desde el punto de vista meteorológico.

En cuanto a los puertos de abrigo, hemos de tener en cuenta la legislación española de autoridades portuarias. Me gustaría saber si hay alguna autoridad portuaria en la zona de máximo riesgo, como el Cantábrico o el Atlántico Norte, dispuesta a aceptar ser puerto de abrigo para buques con sustancias tóxicas peligrosas o químicas explosivas. No es lo mismo hablar de la obligación que existe, según el derecho marítimo, de dar acogida en rada o puerto a buques con problemas humanitarios, con averías de maquinaria, o que quedan al paio o estén al garete, dándoles abrigo para que reparen su maquinaria, que hablar de lo que estamos discutiendo. No discutimos un puerto de abrigo para un buque con problemas de salud pública, con enfermos necesitados de una operación, con averías en su maquinaria o cualquier otro defecto técnico que no transforme el buque en una bomba ambulante. En este último caso, no hay autoridad portuaria en España en este momento que se ofrezca a

ser refugio de una de estas bombas. Lo vimos con el submarino *Tireless*, por favor, se vio ya la experiencia de que nadie quería acoger a un buque con un escape radiactivo, de petróleo, pesado o crudo, o de todas estas materias explosivas. Lo hemos valorado cuando hemos tenido que recibir en nuestro archipiélago, tiempo ha, un buque cargado de dinamita, cuando había un gran empleo de la dinamita en las obras públicas, hoy día restringido a favor de maquinaria neumática. El *Cabo Machichaco* en el Cantábrico está de ejemplo en la historia de España de lo que ocurre al arrimar un buque peligroso a una zona portuaria, porque no entendemos que pueda haber un puerto de abrigo que no esté previamente construido y fuera de la legislación española. La buena voluntad la comprendo, y estaríamos dispuestos a ayudar a cualquier buque que se encontrara en estas circunstancias, pero mi intervención, señor presidente, ha ido en una línea constructiva en el sentido realista de no buscar ni exigir a ningún a gobierno ni a ninguna administración el cumplimiento de una utopía.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sainz, tiene la palabra.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Seré muy breve, señor presidente, también por alusiones.

Señor Segura, me alegro de que no le haya gustado mi intervención. Lo que me hubiera preocupado de verdad es que le hubiese gustado y hubiese aplaudido la intervención. Lo único que lamento —y no por demérito de usted— es que no esté aquí el señor Zapatero cumpliendo la promesa que hizo públicamente a todos los españoles de que sería él el que lideraría precisamente todas las intervenciones. **(Un señor diputado: ¡muy bien!)** ¿Dónde está el señor Zapatero? Hoy creo que no hay ninguna manifestación en Galicia. **(Aplausos.—El señor Segura Clavell: ¿No lo ve usted representado aquí?)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, señores, van a tener tiempo de sobra, porque la sesión va a terminar enseguida, de poder continuar el cambio de impresiones.

El señor ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señorías, no entendí muy bien si el señor Rodríguez al defender la legitimidad de las movilizaciones se refería a alguna frase que yo haya podido pronunciar, porque me gustaría aclararla. Yo no he hecho ninguna expresión de desconsideración en relación con las movilizaciones y, por tanto, si hubiera habido un malentendido lo aclaro. He dicho que formo parte de una fuerza política que tiene vocación de representación y no de redención y, por tanto, comprenderá S.S. que recoger la sensibilidad de los ciudadanos es nuestra primera y más genuina obligación. En todo caso, si hablamos de representación de

los ciudadanos, procuremos todos no monopolizar esa representación y repartirnos la cuota parte que los propios ciudadanos nos han otorgado.

Señora Urán, lo que he querido decir —y he sido cuidadoso porque hay cosas que hay que leer para evitar expresiones interpretables— es en todo momento el criterio de los técnicos. No recuerdo en este momento, haciendo memoria de los acontecimientos de casi un mes, haber impulsado, autorizado o promovido una sola decisión que no se basara en la ratificación de los informes o los criterios de los técnicos. Sinceramente no lo recuerdo. Por tanto, mi responsabilidad tiene que ver con la capacidad de propuesta que los distintos especialistas que en cada momento nos han acompañado han puesto sobre la mesa como solución más idónea. Confío en la comisión científica que se acaba de crear para valorar los informes que ha obtenido el batiscafo y no voy a hacer ninguna consideración. Su señoría dice que la señora comisaria ya tiene alguna valoración. Yo soy mucho más modesto en este momento. He seguido las informaciones que se han producido y lo que están pidiendo los técnicos, los que bajaban en el batiscafo, es que por favor se les diera tiempo para valorar las informaciones recogidas. Ahí me quedo. Prefiero en esta materia ser censurado por no ser profeta que en estos momentos arriesgarme a hacer un pronóstico, que además me resultaría muy fácil porque lo tengo a la puerta de mi ciudad. Yo tengo un barco enterrado desde el año 1986 en la bahía de Gijón que de repente hace dos años ha empezado a derramar fuel, después de dieciséis años de estar enterrado a quince metros. Tenemos que dejar de limpiar de fuel los tanques —transportaba carbón pero el combustible que llevaba era fuel— porque en el mes de noviembre se solidifica y no se puede extraer. Los fenómenos de los 3.000 metros nos lo dirán los científicos; los de 15 metros están en la bahía de Gijón a disposición de sus señorías.

Señor Segura, el debate sobre las alternativas del plan de salvamento debemos celebrarlo en el foro adecuado. No digo que la Comisión no lo sea sino que esta comparecencia tal vez no lo sea por la amplitud de los aspectos. Ya que ha citado los remolcadores, puesto que S.S. tiene los datos del Plan 1998-2001, le recuerdo la lista de remolcadores de 1996: *Golfo de Vizcaya*, Bilbao; *La Albufera*, Gijón; *Alonso de Chaves*, Coruña, que pertenece a Sasemar; *Ría de Vigo*, que ya estaba, no es nuevo en la plaza. **(El señor Segura Clavell: Pues ha envejecido.)** Estaba en el año 1996 en exclusi-

vidad y contratado a un particular. *Punta Mayor*, Algeciras, Remasa; *Remolcanosa V*, Málaga; *Cartagonova*, Cartagena; *Cataluña*, Barcelona. Todos estos son privados en exclusividad. Además está el *Punta Salinas* en Tenerife y el *Punta Selice Service* en Las Palmas. Creo que lo podemos plantear de otra manera, señor Segura, y nos pondremos más fácilmente de acuerdo que si usted me dice que es un escándalo que el *Ría de Vigo* esté contratado por Sasemar, porque es el contrato que heredamos de sus señorías. **(Risas.)** Nuestra responsabilidad será no haberlo cancelado. No lo hemos cancelado, pero reparta la medalla conmigo, señor Segura, cuélguesela también del bolsillo. **(Aplausos.— El señor Segura Clavell pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Hablemos en serio puesto que tenemos esa oportunidad en materia de seguridad.

Señor Otxoa, le he demostrado que he recogido su sugerencia, la he contrastado y estamos dispuestos a seguirla. La cooperación entre administraciones en materia de seguridad es el camino del éxito.

El señor Mardones ha dicho cosas extraordinariamente importantes. Todos los que estamos en esta Comisión, si nos preocupa la seguridad, deberíamos considerar como asunto sensible el tema de puertos de refugio. No voy a añadir ni una palabra más a lo que he dicho. Voy a volver a leer las declaraciones que hizo ayer el señor Girin, que dijo: «Hay políticos que piden que se obligue a Puertos a dar ese refugio, pero cuando oigo eso digo: perfecto, pues si no hay peligro entonces enviemos el barco peligroso a París o a Madrid. Tal vez algún día se pueda abrir una discusión para crear esa red de puertos de refugio pero compensando a la población por el riesgo». Me parece que es una cita muy ajustada a la responsabilidad presente y de futuro que tenemos absolutamente todos, porque el tema de puertos de refugio no creo que sea para programas de partidos políticos en campañas electorales. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro. Señorías, sustanciada la comparecencia se levanta la sesión.

**Eran las dos y veinte minutos de la tarde.**

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**

