



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 215

---

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA**

**Sesión celebrada el martes, 16 de febrero de 1988**

---

**Orden del día:**

- Comparecencia del señor Gobernador Civil de Lugo para informar en relación a las incidencias ulteriores al naufragio del buque «Casón» (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular) (número de expediente 212/000993).
  - Comparecencia del señor Director General de la Marina Mercante (Madiedo Acosta) para explicar los sucesos ocurridos en la zona de Finisterre con motivo de la avería del buque «Casón» en las costas gallegas (a solicitud de la Agrupación de Diputados del PDP) (número de expediente 212/000985).
  - Comparecencia del señor Presidente del Instituto Nacional de Industria (Aranzadi Martínez) para informar sobre el cierre de la Sección de Cubas Electrolíticas de la fábrica Alúmina-Aluminio de San Ciprián (Lugo) (a solicitud del Grupo Parlamentario Popular) (número de expediente 212/000994).
-

Se abre la sesión a las nueve y treinta minutos de la mañana.

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR GOBERNADOR CIVIL DE LUGO, PARA INFORMAR EN RELACION A LOS INCIDENTES ULTERIORES AL NAUFRAGIO DEL BUQUE «CASON», A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a iniciar la sesión dando lectura, por el Secretario de la Comisión, a un escrito que ha sido recibido por esta Presidencia a las nueve y quince horas de esta mañana.

Tiene la palabra el señor Secretario.

El señor **SECRETARIO** (Pagán Saura): En relación con la comparecencia del Gobernador Civil de Lugo, solicitada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular ante la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios de esta Cámara para el martes día 16 de febrero a las 9,30 horas, a fin de informar en relación a las incidencias ulteriores al naufragio del buque «Casón», ruego a V. S. sea aplazada dicha comparecencia, si ello es posible, al haber fallecido la madre del Gobernador. Madrid, 15 de febrero de 1988.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, a la vista de este escrito, naturalmente se trata de un aplazamiento; es decir, convocaremos a esta autoridad, cuya presencia ha sido solicitada por el Grupo de Coalición Popular, lo antes posible en el programa de comparecencias de la Comisión. Vamos a suspender la sesión hasta las once, hora en que esté fijada la comparecencia del Director General de la Marina Mercante. Si rogaría a SS. SS. que estuvieran quince minutos antes, porque intentaremos que el Director General, mediante aviso telefónico, pueda venir con una cierta anticipación.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión.

Por favor, al igual que ha hecho el señor López Guerrero, si hay alguna otra sustitución, pasen una nota a la Mesa, para tener constancia. (Pausa.)

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE PARA EXPLICAR LOS SUCEOS OCURRIDOS EN LA ZONA DE FINISTERRE CON MOTIVO DE LA AVERIA DEL BUQUE «CASON» EN LAS COSTAS GALLEGAS, A SOLICITUD DE LA AGRUPACION DEL PDP.**

El señor **PRESIDENTE**: Comparece ante la Comisión don José Antonio Madiedo, Director General de la Marina Mercante, para explicar los sucesos ocurridos en la zona de Finisterre con motivo de la avería del buque «Casón» en las costas gallegas. Esta comparecencia ha sido

solicitada por la Agrupación del PDP. Damos la bienvenida al señor Director General de la Marina Mercante, agradeciéndole su presencia en la Comisión.

Tiene la palabra el señor Director General.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Madiedo Acosta): Buenos días, señorías.

Se me pide que comparezca ante esta Comisión para exponer los hechos que han conducido al accidente del «Casón» en las costas de Finisterre. He de señalar, en primer lugar, que se trata de un buque de 140 metros de eslora, de 12.500 ó 12.600 toneladas de peso muerto; que pertenece, presumiblemente, a la República Popular China; que tiene unos arrendatarios que son «Wah Tung»; y que la Compañía aparece registrada en Panamá como «Cason Company». Este barco toma un cargamento en los puertos de Hamburgo, de Rotterdam y de Amberes, con destino a Dalian y Shangai. El día 3 se encuentra en aguas del Cantábrico. Hay un fuerte temporal en ese momento, temporal del sudoeste, con vientos de fuerza 6 y 7; la mar y el viento van arreciando, es decir, van incrementándose, y durante el día 4 la fuerza de la mar alcanza ya el nivel 10. Esto significa que hay olas de una gran altura, que el viento es extraordinariamente fuerte. A pesar de ello y según los datos que se desprenden del diario de navegación del «Casón», el capitán no toma las precauciones que serían convenientes en estos casos; es decir, mantiene el mismo régimen de revoluciones, por lo que el barco se estrella una y otra vez contra las inmensas masas de agua que le golpean por la proa. Como consecuencia de toda esta serie de impactos se produce un importante corrimiento de la carga; corrimiento de la carga que se aprecia fácilmente por el deterioro de los «containers» sobre cubierta, y el corrimiento que se ha producido queda perfectamente reflejado en los cientos de fotografías publicados sobre el accidente una vez embarrancado el buque.

El barco transporta en la parte de proa, sobre cubierta, varios contenedores que llevan en su interior sodio metálico. Hay que indicar que dentro del contenedor van unos recipientes especiales y dentro de éstos va el sodio metálico. Los impactos son tan fuertes que se presume que rompen la coraza de ese «container» y, en un momento determinado, el agua del mar entra en contacto con el sodio metálico, produciendo una violenta reacción, una deflagración impresionante que causa el pánico entre los miembros de la tripulación. Se produce a continuación el abandono del barco por parte de la tripulación y por parte, sobre todo, del capitán que junto con el primer oficial son los conocedores de lo que realmente está transportando el barco. Hay un intento —se supone— de apagar el incendio, puesto que aparecen extintores en la zona en la que se ha producido esa deflagración, y después se produce ese abandono. A partir de ahí, se da el SOS —son las primeras horas de la mañana del día 5— e inmediatamente interviene la Comandancia de Marina de La Coruña, como máxima autoridad marítima en la zona, que entra, a su vez, en contacto también con el Comandante de Marina de Vigo. Hay que señalar que el SOS recibido

por la costera es enviado a Capitanía General y ésta, aparte de informar a la Comandancia de Marina, dispone que intervengan rápidamente dos helicópteros del SAR, uno de la Armada, y comienza la operación de rescate de la tripulación. Intervienen varios barcos que están en la zona, cuyos indicativos de llamada quedan perfectamente recogidos en la información de la Comandancia de Marina, y se pide la intervención del remolcador de salvamento «Remolcanosa-5», que tiene su base en el Puerto de Vigo. Aparte de éstos, interviene también la lancha de Cruz Roja del Mar, y creo recordar que en un momento determinado interviene la lancha «Barbanza» de la Xunta de Galicia. Todas estas embarcaciones intentan recuperar los cuerpos, sin vida en algunos casos, de los tripulantes de la motonave «Casón». Qué ocurre desde ese momento hasta que se produce la varada real del barco es algo que no está lo suficientemente claro y que corresponderá desvelar a la comisión de investigación creada a tal efecto.

Una vez que el barco embarranca, se encuentra en una zona rocosa, en una zona cuyo lecho se supone que es de arena, y no se sabe exactamente cuál es el espesor de ese manto de arena o de grava fina sobre la que está el barco. Hay algunas rocas que se incrustan en el casco, como lo demuestra el plano levantado por los buzos que han inspeccionado la zona. A partir de ahí, se pone en marcha todo un dispositivo para intentar conocer exactamente cuál es la situación en la que se encuentra el «Casón» y qué medidas pueden tomarse para evitar los riesgos de contaminación atmosférica y del medio marino. En el primer reconocimiento que se efectúa desde el helicóptero —primer reconocimiento que yo personalmente efectué— hay una visión clara de que en el barco hay llamas y unas columnas de humo que denotan la existencia de reacciones químicas o de un incendio en el interior de la bodega. A partir de ahí hay una reunión en el Gobierno Civil de La Coruña para conocer exactamente qué mercancías transporta el «Casón», cómo están distribuidas esas mercancías, qué clase de mercancías son, qué riesgos comportan y qué medidas deben adoptarse para evitar todos esos posibles riesgos. La reunión finaliza sobre las cinco de la mañana, y en ese momento hay ya un catálogo de las mercancías y de las medidas que deben ser adoptadas.

Una vez sobre el escenario y a la luz del día, se llega a la conclusión de que hay que llevar a cabo una serie de operaciones previas a cualquier intervención.

En primer lugar, hay que conocer con exactitud qué sondas son las que existen alrededor del «Casón», cuál es la orografía del fondo, cuál es la calidad del fondo, qué corrientes se producen en la zona, cuáles son las condiciones meteorológicas, cómo están actuando las corrientes de viento, cómo están actuando las corrientes de marea, cómo actúan las corrientes generales de la zona, si el casco conserva todavía toda su integridad, si hay incrustaciones en el casco, si la estructura ha sufrido deformaciones, si hay vías de agua importantes, si los espacios de carga están o no están inundados, si lo está o no lo está la sala de máquinas, si los elementos de carga del barco están operativos, si hay medios mecánicos disponibles, si

el sistema de carga y descarga del barco puede utilizarse, etcétera.

Todo esto representa, como es lógico, un importante retraso en la operación de extracción. Hay que conocer también qué dimensiones tienen los contenedores, cuál es su peso, etcétera. Ya una vez efectuada toda esta serie de comprobaciones y realizada toda esta serie de investigaciones, se llega a la conclusión de que, con los medios disponibles, es prácticamente imposible descargar los contenedores sobre la cubierta del «Casón». Hay piezas que pesan treinta toneladas, y, algunas, incluso más; y los medios disponibles, las grúas de nuestros remolcadores no tienen mayor capacidad de elevación que diez toneladas y en unas condiciones razonables de mar y de viento.

Por tanto, hay que recurrir a otros medios para efectuar la descarga. Se intenta localizar los medios disponibles que hay en la costa próxima y en los alrededores para que intervengan. Se piden gabarras, se piden también cabrias capaces de elevar aquellos pesos, y se recurre, en definitiva, a todo lo posible para descargar el barco. Se intenta también que las plumas del barco sean operativas; para eso, una vez que se puede embarcar, se intenta bajar durante toda la mañana, cuando la mar lo permite, en la operación de hacer que esas plumas puedan funcionar, tratando con ello de aliviar parte de la carga.

Una vez que el incendio se extingue, en ese momento ya los remolcadores intervienen y se procede a la descarga de los bidones que hay sobre cubierta y de los bidones que hay en las casamatas, es decir en aquellos espacios cerrados sobre la cubierta que son plataforma de soporte de los mástiles del barco.

A partir de ahí, ya son las condiciones meteorológicas, la mar, las que van imponiendo sus criterios. Nosotros contratamos a la mejor compañía de salvamento, o a la que está considerada como la mejor en el mundo, Smith, que tiene, lógicamente, que suspender los trabajos que está realizando con las cabrias especializadas, con las gabarras, y dirigirse hacia nuestras costas. El mal tiempo impide que estas gabarras, que estos remolcadores, que los barcos especializados, puedan acercarse antes, creo que es del día 12 ó 15, no lo recuerdo con exactitud.

Continúan los trabajos con los remolcadores, con los medios disponibles, hasta que llega todo este material especializado en salvamento. Antes de esto, el mismo día 7 de diciembre, nosotros solicitamos el apoyo del equipo de técnicos que está disponible en la Comunidad Económica Europea para este tipo de accidentes. Allí se personan inmediatamente, el mismo día 7 viajan hacia Madrid y hacia Corcubión, Mr. Renson, que es un especialista en productos químicos, en salvamento, en este tipo de accidentes con mercancías peligrosas; están también Mr. Vos y Mr. Kroops; es decir, los máximos expertos aparecen inmediatamente en Corcubión, aparte de multitud de técnicos españoles, entre los que se encuentran ingenieros, químicos, jefes de máquinas, capitanes, personas que conocen perfectamente el tema del salvamento. Todos ellos trabajan en el diseño del plan conjuntamente con nosotros, y se llega a la conclusión de que el plan diseñado hay que llevarlo a la práctica siguiendo ese orden: en pri-

mer lugar, extinción del incendio; en segundo lugar, extracción de aquellas mercancías que revisten riesgo, eliminando primero las que están sobre cubierta, naturalmente, para poder abrir las escotillas de carga y poder penetrar posteriormente en los espacios en los que se encuentra el resto de la carga alojada.

Luego, son las condiciones de mal tiempo, llegando a fuerza 9, fuerza 10, con olas de 7 y 8 metros, las que impiden que se desarrolle el trabajo con la rapidez que todos deseábamos.

Creo que esto ya nos sitúa perfectamente frente al accidente, y, por tanto, me parece que aquí debe finalizar mi primera intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Madieto. Tiene la palabra, en nombre del Grupo solicitante de la comparecencia, la Agrupación PDP, el señor López Guerrero, por tiempo máximo de diez minutos.

El señor **LOPEZ GUERRERO**: Muchas gracias, señor Presidente, señorías. Gracias, señor Director General, por su presencia. Naturalmente, usted ha vivido, sin duda, la temporada más difícil desde su acceso al cargo, pero todo esto que usted nos ha contado es una historia que no tiene nada que ver con la realidad. Usted ha dicho que España está a la altura de cualquier país europeo en cuanto a salvamento marítimo, y ahora mismo nos acaba de manifestar que tuvieron que contratar una serie de personajes extranjeros para intentar resolver el problema del «Casón».

Señor Director General, sobre el accidente desafortunado del «Casón» y la descoordinación de las autoridades que intervinieron, con desalojo parcial de la zona y la lógica reacción de pánico de una población asustada por las explosiones, que se veía desinformada, amenazada y desprotegida de los poderes públicos, se ha dicho y se ha escrito bastante, pero es posible que no se haya dicho y escrito todo, a pesar de haberse contado con puntualidad cronológica algunos hechos. Y, desde luego, lo que falta es la reacción de quienes tienen la obligación de reaccionar voluntaria u obligatoriamente; la opinión pública está a la espera. Así, continúan los coletazos sobre el «Casón», porque el barco todavía está físicamente donde embarrancó, y dentro de él parte de sus misteriosas y peligrosas cargas, y porque también siguen físicamente en sus puestos los presuntos o no tan presuntos responsables, activos y pasivos, directos, indirectos y circunstanciales. ¿Qué intereses ocultos se guarecen tras el «affaire» del «Casón»? Su existencia es muy posible, ya que resulta altamente sospechoso que, cuando el clamor general de la opinión pública gallega y sus medios de comunicación se manifiestan al unísono, en una misma dirección, el Ministro y su avalista tengan que comparecer en el hemisiciclo para defender lo indefendible. Y, para mayor inri, los dos son gallegos, y por ello sabedores de todo lo pasado, y conocedores de las reacciones generalizadas de sus paisanos. Basta recordar el tono de sus voces y la poca convicción de sus argumentos para comprender lo difícil de sus situaciones al tener que tragar tantos sapos.

Del incombustible Delegado del Gobierno para Galicia, una pequeña muestra para demostrar cómo este señor no se entera de nada; dijo: acaba de enviar Abel Ortega, como Diputado por La Coruña, una documentación informativa oficial. Y SS. SS. saben muy bien que Abel Ortega no es Diputado por La Coruña ni por ningún otro sitio desde el 30 de septiembre de 1987. Con este desconocimiento de la realidad actuó en el tema «Casón» el señor Delegado.

La desinformación real con motivo de la desconfianza de la gente en los poderes públicos continúa desgraciadamente, y me explico. El Gobernador Civil de la Coruña el jueves pasado presentó la primera fase del proyecto de instalación de un dispositivo de control marítimo que cubrirá la zona situada al Oeste de Finisterre. Le acompañaba el Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación, don Juan José Achústegui, quien descartó la coincidencia de la puesta en marcha del proyecto con el espectacular accidente del mercante «Casón» y aseguró que el plan estaba previsto desde hace dos años.

El proyecto contempla la colocación de equipos de control en el área costera comprendida entre el oeste de Finisterre y Corrubedo, con repetidores de radar VHF en Montearo y Medas, un Centro STM en Nebra, antena radiogoniómetro en Finisterre y Vilano y antena radar VHF en Malpica, Tourián y Corrubedo.

Pues bien, se dijo que la primera fase de este dispositivo de control ya estaba prevista en los Presupuestos Generales de 1988, y yo, señorías, en dicho Presupuesto sólo encuentro una consignación de 60 millones para nuevos faros en La Coruña, en el proyecto 86170050270 del organismo 05, programa 514-C, artículo sesenta del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

La inhibición de las autoridades autonómicas y la natural sensibilización de la opinión pública hace que el tema «Casón» no acabe aquí. A nuestro Grupo le gustaría que se creara una comisión de investigación con todas las atribuciones y con todas las consecuencias, y antes pedir información de los protagonistas que tuvieron una actuación de primera línea, y me refiero, por ejemplo, a los alcaldes de Finisterre, Corcubión y cura párroco de Cee.

Durante 1987 murieron 155 personas en accidentes de mar, 75 de nacionalidad española, siendo las costas gallegas y canarias las más peligrosas, y siendo el accidente del «Casón» el más trágico, con 23 fallecidos de nacionalidad china, seguido del accidente del pesquero andaluz «Calpe y Quintans», donde murieron en marzo 10 personas en aguas canarias. Estos hechos, señorías, sitúan al mar entre lo más serio que tenemos en nuestro entorno.

A las incógnitas que surgieron con el accidente del «Casón» se le han ido añadiendo otras nuevas que hacen casi interminable la relación de preguntas sin respuesta o con respuesta que difiere de la realidad. ¿Cómo fue la actuación del Remolcanosa-5? ¿Portaba el «Casón» material radiactivo? ¿Quién se hace cargo de las responsabilidades económicas? ¿Qué extrañas maniobras se realizaron a finales de enero entre el remolcador «Punta Servis», el barco de apoyo «Deurloo» y el buque mercante chino «Smitbarge», que lleva dos días fondeado en Finisterre? Mari-

neros de la zona vieron pasar un objeto del tamaño del contenedor desde el «Deurloo» al remolcador y de éste al barco chino. ¿Qué acciones legales tienen en marcha los empresarios de Finisterre y las amas de casa? ¿Hay contaminación en el pescado de la zona? ¿Qué ayudas se ofertan a los afectados? ¿Hubo o hay un pacto internacional de silencio sobre el «Casón»? ¿Qué hacían cuatro funcionarios chinos de la República Popular en Corcubión? ¿Cuántos operarios extranjeros están trabajando en las tareas de rescate de la carga? ¿Cuándo vamos a disponer de la tecnología que se precisa para operaciones similares? Y, ¿dónde está la documentación del barco?

De momento, señorías, señor Presidente, nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor López Guerrero.

En nombre de la Agrupación del Partido Liberal, del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Pardo Montero, por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **PARDO MONTERO**: Vamos a tratar de ser breves, señor Presidente.

Nosotros entendemos que esta comparecencia renueva un tema no resuelto, a pesar de que sobre él se han escrito ríos de tinta y se han vertido muchas palabras. Todos sabemos que la costa gallega es una costa maltratada por el destino, por tener una situación especialmente estratégica; es una costa por la que, según nuestra información, circula probablemente la mayor cantidad de barcos mercantes del mundo y es fundamentalmente una costa en la que la proximidad de la circulación a tierra hace gravemente peligrosa no sólo la circulación en sí, sino el área geográfica comprendida, que afecta naturalmente a una gran parte, considerable e importante de la Galicia marítima. A pesar de todo, todos sabemos que la costa gallega, como Galicia en sí, ha sido reiteradamente abandonada, maltratada y perjudicada en sus más puras esencias. Parece que Galicia responde a un mundo soterrado, a un mundo distinto, no conocido y no amparado más allá de unas montañas que nos aíslan, y lo cierto es que cuando las reacciones se producen, son siempre al socaire de los acontecimientos y jamás como iniciativa previa, como previsión a cualquier eventualidad.

Dicho esto, tengo que decir, señor Director General, que la responsabilidad no es sólo suya ni probablemente tampoco sea la suya la principal de las responsabilidades. Lo cierto es que usted acaba de hacer una exposición desde un punto de vista técnico, y yo no tengo capacidad para discutirla, más o menos detallada de cuáles pretendieron ser la situación provocada por el hecho y las circunstancias de su posible recuperación, es decir, del tratamiento «a posteriori» de este hecho, pero se ha olvidado fundamentalmente en todo eso la gran ausente que de nuevo vuelven a ser Galicia y su pueblo. A mí me preocupa relativamente la bondad técnica del tratamiento en cuanto el accidente se produce, y digo que me preocupa relativamente porque ni siquiera estaría en condiciones de discutirlo, pero tampoco, y con ser fundamental, sería lo más importante. Yo supongo a un Director General de Marina

Mercante con la competencia y la capacidad necesarias para, en un momento dado, subvenir al hecho, al acontecimiento incierto, al acontecimiento fortuito, al acontecimiento perentorio y puntual. Ese es un tema.

Otro tema muy distinto es cómo se subviene con conocimiento de causa, también con competencia, con una cierta capacidad psicológica al tratamiento de una comunidad. Esa es justamente la gran asignatura pendiente, la que, a mi juicio, genera responsabilidades políticas y la que no ha estado resuelta justamente en este caso, porque parece que ha sobrado capacidad técnica, competencia técnica en los dos sentidos, en el sentido de capacidad de decisión y de capacidad de actuación con la presencia de una serie de elementos que serían capaces de resolver el tema planteado. Pero lo que ha brillado por su ausencia, lo que no ha aparecido en absoluto es la capacidad de coordinación para el tratamiento frente a una comunidad que está alerta por la propia imprudencia, por la propia falta de competencia inicial en el tratamiento, por la propia falta de información de los responsables, y que naturalmente está con una carga psicológica dispuesta a salir y explotar en cualquier momento.

Yo dije en otras intervenciones que el problema de Galicia ni siquiera era ése y puntual. El problema de Galicia viene arrastrando. Galicia tiene una serie de carencias y cualquier día, señores que tienen responsabilidad del Gobierno, les estalla entre las manos. Galicia tiene una serie de carencias acumuladas, amontonadas, que la hacen situarse, permítaseme la expresión gráfica, como una olla a presión, y en un momento dado explota y revienta, y Galicia, cuando revienta, lo hará, sin duda, con notoria y estentórea explosión; lo hará con una presencia difícil de imaginar en estos momentos. Para mí el tema fundamental, repito, ha estado en la falta de ese tratamiento.

Es evidente que el buque llevaba determinadas mercancías peligrosas; no sabemos cuáles. Aún a la altura de hoy seguimos sin saber con exactitud qué era lo que realmente transportaba el «Casón» más allá del rol de mercancías conocidas, qué era justo lo que no llevaba, como ha dicho el formulante de la petición de comparecencia, representante del PDP. Seguimos sin saber en este momento si el buque, además de lo que ya se dijo y se repitió constantemente, tenía o no tenía otra clase de motivaciones que obligaron a proceder de una manera extraña.

Galicia es un pueblo moderado, es un pueblo reflexivo, es un pueblo abierto siempre, como todos los pueblos con una riqueza interior fuerte, a la posibilidad de que haya razonamientos o de quien quiera oponerle, frente a sus razonamientos, otros distintos. Por tanto, no es un pueblo proclive a las decisiones repentinas ni es un pueblo proclive a las manifestaciones simplemente de reacción inmediata ante un acontecimiento sin tomarse justo el tiempo necesario para pensar y meditar sobre el mismo. Sin embargo, este pueblo moderado en su talante natural, reflexivo en su condición, a pesar de todo eso, ha sido objeto de una manipulación psicológica tal, probablemente por incompetencia, que ha generado una reacción de histeria colectiva que le ha puesto al borde de una situación

que consideraríamos esperpéntica, algunas veces se dijo, si no fuera por el dramatismo que encierra.

Al final, nos hemos quedado con poco, con unas explicaciones del señor Director General de la Marina Mercante, unas explicaciones dadas desde el nivel técnico, que es importante, pero menos. Nadie nos ha dicho por qué no se sabe algo más del tratamiento de masas; por qué no se habla con claridad a una comunidad reflexiva, por qué no se le explica la peligrosidad que puede encerrar la situación del «Casón» frente a sus costas desde el primer momento; por qué no se hacen los trabajos de rescate y recuperación a la luz del día; por qué no se plantean los hechos frente a una comunidad que sabe recibir las cosas, que es fundamentalmente receptiva; por qué se oculta, por qué se hace el tratamiento de estos temas con nocturnidad, y además iba a decir que con alevosía si no fuese una deformación profesional; por qué se hacen todas esas cosas así y qué ha pasado «a posteriori», porque ahora, después del tiempo transcurrido, lo que interesa es conocer la reacción categórica, que en un sentido ya no hubo, porque demasiados responsables no debieran haber esperado a que les cesasen, que también, sino que debieran haber dimitido ya. Sin embargo, con independencia de eso, ¿qué se ha hecho para el tratamiento de los damnificados? ¿Es que se puede establecer una suerte —iba a decir— de santa compañía, remitiéndome a un tema gallego, con la odisea por las tierras de Galicia de toda una comunidad, volviendo luego más tarde maltratados y un poco frustrados y hasta cierto punto y en mayor medida desorientados también, sin tener una adecuada respuesta inmediata por las autoridades en un sentido de recuperación material, de ayuda económica y también de clarificación moral, que todo eso es necesario? ¿Qué se ha hecho con los eventos dimanados justamente de esa falta de coordinación, de esa falta de entendimiento de lo que es una comunidad, que se ha puesto de relieve y que es lo que alcanza la mayor responsabilidad política cuando ha traído a Galicia el maltrato económico, tan enorme por ejemplo como poner en tela de juicio uno de sus pocos recursos de carácter energético-industrial, como es la factoría de Alúmina-Aluminio? ¿Es que se puede jugar con eso?

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego, señor Pardo Montero, vaya terminando, por favor.

El señor **PARDO MONTERO**: Ya termino, señor Presidente.

En definitiva, me gustaría también por este turno, si es posible y la Presidencia lo considera oportuno solicitaríamos una nueva intervención, que se clarificasen las medidas que se han adoptado concretamente en cuanto al éxodo masivo, aunque temporal, del pueblo de Galicia, en cuanto a los graves perjuicios materiales y económicos derivados o a punto de derivarse del tema del mercante «Casón» y en cuanto a la odisea con base en su accidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por la Agrupación de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Curiel por un tiempo de diez minutos.

El señor **CURIEL ALONSO**: En primer lugar, como es lógico, para agradecer la presencia del Director General y, al mismo tiempo, de forma inmediata, expresar mi grave preocupación, una vez más, por esta especie de estrategia permanente de la Administración para eludir la presencia en esta Cámara de los auténticos responsables de lo que ha ocurrido. Ustedes se han reunido y han dicho: «pues aquí mandamos al Director General de la Marina Mercante, que es al que menos palos le pueden dar». Pero yo quiero que se lo diga usted a la Administración, porque cuando le planteemos algún tema usted dirá que es responsable de su ámbito...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Curiel, solamente quiero recordarle que es la comparecencia que ha sido solicitada por uno de los Grupos parlamentarios.

El señor **CURIEL ALONSO**: Yo he solicitado otras que no se han producido ni se van a producir.

El señor **PRESIDENTE**: No a esta Comisión, señor Curiel. Continúe.

El señor **CURIEL ALONSO**: Señor Presidente, ampáreme en mi derecho de libertad de expresión y de hacer alguna reflexión sobre el funcionamiento de la Cámara y de la mayoría parlamentaria a la que usted pertenece.

Lo que quiero decirle es que aquí es un clamor la ausencia del Delegado del Gobierno en Galicia, que no quiere venir a esta Cámara a explicar qué ha ocurrido. Y es un clamor la ausencia del Gobernador Civil de la Coruña. Son comparecencias que yo solicité a la mañana siguiente a aquella noche en que se produjo la evacuación de la comarca como consecuencia de la absoluta falta de coordinación entre la Administración autonómica, la Administración central, el Delegado del Gobierno, el Gobernador Civil, etcétera.

Yo creo que es realmente lamentable la dificultad absoluta de control por parte de esta Cámara en un punto donde hay autoridades responsables de la Administración en todo lo ocurrido. Yo insisto —sé que no es competencia de esta Comisión, señor Presidente— y quiero hacer constar que resulta ciertamente lamentable —aun agradeciendo la presencia del Director General de la Marina Mercante— la imposibilidad de que vengan a esta Cámara —repito— el Delegado del Gobierno y el Gobernador Civil de La Coruña. Creo que su ausencia es ya una confesión de parte de lo que fue su actuación, un auténtico desastre sin paliativos. Yo comprendo que resulte difícil venir a explicarla, pero vamos a insistir para que un año de éstos puedan venir.

En cuanto al Director General, deseo plantear algunas cuestiones puntuales. Repito que en algunas de ellas dirá, con razón, que no son de su competencia y que, por consiguiente, no puede responderlas, pero se trata precisamente de poner de manifiesto algunas de ellas.

Por ejemplo, el Director General ha dicho algo que yo no sé si entendí exactamente, pero que si lo hice, me gustaría que lo explicase más. Dice o yo creí entender que no

sabe muy bien qué ocurre entre el momento en que el «Remolcanosa-5» se hace cargo de las operaciones y el momento en que se produce el embarrancamiento del «Casón» y hace alusión a que eso es materia de investigación y que ya veremos qué ha ocurrido. ¿Qué me quiere decir, Director General? ¿Que todavía no sabe qué ha ocurrido? Porque eso se discutió con el Ministro de Transportes en el Pleno y yo fui uno de los Diputados que dije que tenía la impresión de que había habido irregularidades o que algo había ocurrido, que había habido incluso contraórdenes en la actuación del «Remolcanosa-5» desde la Comandancia de Marina de La Coruña. A mí me gustaría que dijera usted exactamente si lo que yo he entendido es así, en cuyo caso la Administración en este momento no sabe qué es lo que ocurrió entre el momento en que el «Remolcanosa-5» entra en las operaciones hasta que se produce el embarrancamiento del «Casón», lo cual es bastante grave, y más o menos cuándo podríamos saber qué es lo que ha ocurrido, porque parece que ahí hay alguna irregularidad.

En segundo lugar, quiero mencionar algo que mis colegas que me han precedido en el uso de la palabra ya han planteado. ¿Nos puede usted decir exactamente si la información que la Administración hizo pública sobre la carga del «Casón» usted la reitera hoy, y es una lista exhaustiva o no? Quiero decir, y sabe usted a lo que me refiero, ¿está usted en condiciones de afirmar que en ningún caso había ningún material radiactivo en el «Casón» y que no había ningún componente nuclear o que se hubiera utilizado en un proceso nuclear como carga del «Casón»? Es decir, ¿reitera usted, en nombre de la Administración, que toda la información que facilitaron sobre la carga del «Casón» es ésa y no más?

Como no sé si vamos a tener ocasión de contar aquí con la presencia del Gobernador Civil —no creo— y del Delegado del Gobierno, le pediría a usted que les transmitiera que estamos persuadidos —por lo menos este Diputado— de que uno de los problemas que se pusieron de manifiesto aquella noche, célebre y dramática, es que frente a lo dicho, no había un plan de protección civil, y que entre la inexistencia de un plan de protección civil y la descoordinación absoluta entre el Gobernador Civil, el Delegado del Gobierno y las autoridades de la Xunta de Galicia, el espectáculo fue ciertamente dantesco.

Hay que delimitar responsabilidades y algún día podremos delimitar las responsabilidades a que haya lugar. Yo, probablemente, cometí un error de apreciación creyendo que no habría que pedir la dimisión de estas autoridades, que dimitirían por su propia ética política, pero parece que no es así. Yo lo lamento y, en todo caso, sí creo que sería oportuno que desde este Parlamento, aunque también son cosas en las que resulta difícil convencer a la mayoría de que se puedan realizar, se solicitara, si no quieren venir, una comparecencia al menos por escrito de las autoridades correspondientes para que expliquen exactamente qué es lo que ocurrió aquella noche y cuáles fueron las órdenes y las contraórdenes de evacuación que se produjeron.

Señor Director General, yo he hablado esta mañana con

algún alcalde de la zona y me insisten en que, frente a lo que dijo el Ministro de Transportes en la interpelación que tuvo lugar en el Pleno, al parecer todavía no han llegado ayudas económicas a los afectados. Usted sabe mejor que yo, porque estuvo allí, que al parecer la flota pesquera de bajura, cuando se produce el acontecimiento del «Casón», llevaba quince días amarrada por el temporal, quince días que luego se prolongaron precisamente por el accidente. La situación económica —yo se lo dije al Ministro en aquel momento— de muchas familias de pescadores era muy difícil ciertamente. El Ministro dijo —si no me equivoco y mis colegas me podrán corregir si lo hago— que efectivamente la Administración y el Gobierno iban a tomar medidas para canalizar ayudas económicas a los afectados. Esta mañana me dicen que todavía no se ha recibido absolutamente nada. También sé que no es de su competencia, pero sí le solicitaría que al menos transmitiera a las autoridades correspondientes la preocupación, que probablemente es de todos, de que se canalicen rápidamente esas ayudas.

Una última pregunta, porque también hubo al respecto comentarios e informaciones un poco extraños. ¿Nos puede decir el Director General cuál fue el coste de la operación? ¿Qué es lo que cobró la Compañía Smith por esa operación y cuánto tiempo tardaron en fijar el coste de la misma?

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario CDS y por un tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Agradezco la comparecencia en la Comisión del Director General de la Marina Mercante.

Quisiera comenzar, por brevedad en la exposición, por hacer una síntesis de los hechos más relevantes que dan origen a las correlativas preguntas.

Como de todos es sabido, el día 5 de diciembre, a las 7,45 horas el «Casón» lanza su primer SOS, siendo su demora respecto al Cabo Finisterre de 18 millas de distancia. A las 14,15 horas la distancia disminuye a 10 millas y media; a las 14,30 horas la embarcación «Blanca Quiroga», de la Cruz Roja del Mar, y un helicóptero del SAR con base en La Coruña, recogen los primeros cadáveres. A las 16,50 horas, otro helicóptero del SAR que sustituía al anterior abandona el remorcador que en aquel momento se encontraba en las proximidades del «Casón» y regresa a su base con el pretexto de falta de combustible y escasa visibilidad. A las 18,45 horas la embarcación de la Xunta de Galicia «Barbanza» se entera de la situación cuando se encontraba derribada por mal tiempo en el puerto de Muros. A las 19,30 horas tres tripulantes del «Remolcanosa-5» se aproximan al «Casón» en una Zodiac en precarias condiciones de seguridad, sin equipo portátil de VHF ni de señales luminosas. Ante esta situación el capitán del remolcador busca a estos tripulantes, mientras la embarcación de la Xunta le aconseja tirar del remolque porque está a punto de embarrancar. Cuando la

citada embarcación de la Xunta localiza a los tripulantes del «Remolcanosa», el «Casón» ya estaba embarrancado.

Desde las 7,45 horas en que se recibe el primer SOS del «Casón», hasta las 16,50 horas en que el capitán del «Remolcanosa-5» preguntó a la costera la situación del hallazgo, transcurren ocho horas, mientras que el viaje en el citado remolcador desde su base en Vigo hasta esa situación no debería haberse demorado más de cuatro horas. ¿A qué es debida, señor Director, la tardanza? ¿Estaba la tripulación de un buque de salvamento ilocalizable cuando la empresa propietaria del remolcador recibe una importante contraprestación directamente de la Dirección General de la Marina Mercante para preocuparse de estas labores?

Desde el primer momento las escasas declaraciones de los supervivientes provocan alarma, pues afirmaban transportar mercancías tóxicas con marca IMO número 6. Mientras los técnicos de la Dirección General de la Marina Mercante, después de realizar una revisión parcial de los contenedores transportados en el buque, afirman que todo está bajo absoluto control, los habitantes de los pueblos vecinos se disponen a evacuarlos. Por otra parte, las autoridades implicadas en el asunto a nivel nacional, autonómico y local entran en una espiral de comunicados dispares, y la Dirección General de Marina Mercante, por ejemplo, no entiende el carácter alarmista que las autoridades autonómicas tratan de evidenciar.

Ante esta situación y dado el absoluto descontrol reinante en las operaciones de rescate de la carga, supuestamente no tóxica, la Dirección General de Marina Mercante decide contratar los servicios de técnicos holandeses de la Smith Tank Company. ¿Qué criterios se han seguido para contratar con la empresa propietaria de los remolcadores la asistencia en caso de accidente marítimo? ¿No hubiera sido mejor contratar directamente con la citada empresa holandesa, Smith Tank Company, de reconocida solvencia en el ámbito internacional marítimo, sobre todo si tenemos en cuenta que tanto en este caso como en otros de triste memoria, como los casos del «Urquiola», «Castillo de Salas», «Herald of Free», «Enterprise», etcétera, fue obligatorio contar con su experiencia? Ante las afirmaciones del Director General de la Marina Mercante referentes a la necesidad de contar con anclas de gran tamaño que fijaran al «Casón» en su lugar de embarrancada para evitar su rotura y que habían sido solicitadas a la citada compañía holandesa, nos preguntamos si la Dirección General no debería estar en disposición de contar con una instalación permanente en la que se pudiera almacenar todo el material de salvamento necesario para atender las necesidades más elementales en una operación de salvamento de estas características y, dentro de ese material, las mencionadas anclas. Y al final de esta primera tanda de preguntas, señor Director General, ¿no es hora de contar con un dispositivo de separación tráfico marítimo en esa conflictiva zona?

Quiero terminar haciendo unas preguntas muy concretas, aparte de las ya formuladas. ¿En qué momento supo usted la carga exacta que llevaba el barco? ¿Por qué no

se aprovecharon los días inmediatos al naufragio, dada la bondad del tiempo? ¿Qué ocurrió realmente con la documentación desaparecida los primeros días del «Casón» y, especialmente, cuál era la mercancía cargada en Hamburgo? ¿Cuál es el contenido de la bodega número 5? ¿Por qué no se dijo desde el principio que se transportaba un reactor químico y un mevatrón? ¿Lo sabía el Director General? ¿Esta en condiciones de asegurar que el «Casón» no transportaba material radiactivo? ¿Se han hecho mediciones sobre radiactividad en la zona? ¿Qué llevaba el contenedor que el 28 de enero el remolcador holandés «Deurloo» trasvasó al remolcador «Smit Lloyds» y que luego éste transportó a un mercante chino? Finalmente, ¿cree el Director General que es de recibo que desde la Dirección General se lancen descargas de culpabilidad sobre las autoridades autonómicas sin perjuicio de que las tengan y sobre la propia Armada? Sinceramente yo creo que todo esto acusa fundamentalmente en la Administración (hoy es la Dirección General de la Marina Mercante o el Ministerio de Transportes; otro día es el Ministerio de Obras Públicas) una absoluta imprevisión frente a los accidentes e incidentes que con desgraciada frecuencia se están dando en España, unas veces como ésta, relativos a embarrancadas de barcos con mercancías peligrosas, alarmas que se sienten en la población como consecuencia de ello, otras a inundaciones, etcétera.

A nuestro Grupo le preocupa la necesidad de obtener consecuencias de futuro de estas cosas que ocurren para evitar que cunda el pánico —si es que es indebido—, que se tomen las medidas eficaces, no para tranquilizar hipócritamente a la población, sino para que se sepa que todo lo que humanamente se puede hacer se ha hecho, habiéndolo puesto previamente los medios para que eso de que todo lo que se pueda hacer, se ha hecho, porque si todo lo que se puede hacer se hace, partiendo de unos medios escasos fruto de una imprevisión, indudablemente el aserto no vale.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Coalición Popular, tiene la palabra el señor Trillo por un tiempo de diez minutos.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Director General le supongo conocedor de que nuestro Grupo presentó una moción, consecuencia de una interpelación, en la que solicitábamos, entre otros, su cese. Lamentablemente, la mayoría socialista de la Cámara no fue partidaria de ese cese y aquí sigue usted, lo cual implica que tengamos la oportunidad de volver a recordarle una serie de cuestiones que, lamentablemente, siguen estando en el aire.

La primera pregunta que se le ocurre a cualquier persona medianamente capacitada respecto a la lamentable actuación de todos ustedes en este tema es tan simple como la siguiente.

Si el conocimiento que se tenía —si es que se tiene— de la mercancía del barco les indicaba a ustedes que ésta no era peligrosa, por qué no se hizo pública, y si, por el

contrario, era peligrosa, por qué no se tomaron las medidas adecuadas coordinadamente.

Tengo en mi poder, me atrevería a decir que casi a la misma velocidad que le llegó a sus manos, una síntesis de las sustancias clasificadas que iban en las cubiertas del barco panameño. Esas sustancias clasificadas suman 1.045,263 toneladas. Evidentemente, su clasificación en los índices IMO no es exageradamente peligrosa, salvo unas cuantas. Sin embargo, hoy es el día en que el ciudadano gallego y, en general, este país no conoce, por vía ni por boca de quien tienen obligación de dárselo a conocer, la carga que ese barco llevaba y lo que todavía queda en su interior. Mi pregunta es: si usted la conoce, que supongo que sí, ¿por qué no la hace pública? Si no la ha hecho pública, ¿cuáles son las razones?

Los diferentes grupos que han intervenido aquí han reiterado una serie de preguntas que ya fueron hechas en su momento en la interpelación que se presentó en el Congreso, que no fueron contestadas por quien tenían la obligación de contemplarlas, en este caso el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y que volveremos a reiterar, puesto que las estamos haciendo ahora.

El día 22 de diciembre de 1987 se solicitó el informe de la Radio Costera de La Coruña con la transcripción completa de las conversaciones grabadas desde las 06 horas hasta las 24 horas del día 5 de diciembre de 1987. Estos documentos los solicitó este Diputado y todavía no he tenido contestación ni remisión de estos documentos. Se lo vuelvo a reiterar y, de paso, le hago la pregunta de si conoce esas conversaciones y si las mismas podrían aclararnos un poco lo que pasó en esas horas.

Reitero la pregunta que ya se le ha hecho, de cuándo conoció el Director General que se podía avecinar una catástrofe, cuándo tuvo conocimiento exacto de sus maniobras de carga, de los conocimientos de embarque del barco y cuándo se presenta el Director General en el teatro de las operaciones.

A continuación le voy a hacer otra serie de preguntas que siguen siendo, una vez más, un perfecto muestrario de cómo no se deben hacer las cosas. Tengo en mi poder unos télex dirigidos a usted y al señor Ministro de Transportes el día 16 de diciembre de 1987 por el armador del buque don Miguel Rivero. Ya me imagino que le hará mucha gracia, pero coincidirá conmigo en que si un armador dice que el buque «Galerno» es suyo y que no tiene permiso para llevar los bidones por allí, a un Diputado por lo menos le tiene que chocar. Si le agradecería que nos contara en esta Comisión cómo fue toda esta peripecia de la contratación del buque «Galerno», cuánto se ha pagado, cuál es el costo flete-día de ese buque, qué seguros llevaba y cuáles son las razones por las cuales se contrata con Macogasa, con desconocimiento absoluto de lo que la naviera «Traveme» decía en su momento.

Segundo, en estos momentos, según mis noticias, el hotel «El Hórreo», de Corcubión, está lleno de personalidades de diferente nacionalidad, incluida la española, lo cual nos alegra mucho a los gallegos, porque es un negocio no habitual en estas épocas del año para un hotel en Galicia, pero son dos meses y pico los que lleva así, por

lo que nos gustaría conocer quién está pagando todas esas estancias, cuáles son las razones por las cuales hay todavía armadores, como ha dicho usted —no lo hemos dicho nosotros— del buque «Casón»; quién está pagando todas las gabarras que han estado o están alrededor del buque, quién está pagando todas las grandes grúas que han estado o están alrededor del buque, cuál es la compañía de seguros que está pagando eso, cuánto nos va a costar a los españoles, durante cuánto tiempo nos va a seguir costando y con qué cargo se va a aplicar eso en los Presupuestos Generales del Estado.

Finalmente, nos gustaría que nos aclarara lo relativo a esa comisión ministerial de investigación que parece que van a crear, cuando yo creo que sería más lógico crear una comisión ministerial para el buen funcionamiento de un Ministerio que está dando un repaso a todas sus Direcciones Generales realmente lamentable. También nos gustaría conocer quién contrató exactamente a los «hombres rojos» de la «Smith Tank», quién contrato exactamente a los especialistas de la «Weitmüller» qué cantidades se han pagado hasta el día de hoy a dichas compañías, por qué se ha pagado, si es que lo ha pagado la Administración española, y cuánto queda por pagar, si es que el Director General es capaz de poderlo estimar.

Finalmente, para terminar, y entrando ya en lo que algún alcalde de la provincia de Lugo denominó «el jubileo de los bidones», le haría una pregunta muy concreta, señor Director General; ¿cuáles fueron los motivos que le obligaron en la noche del 10 al 11 de diciembre a anunciar por radio —la única comunicación entonces en Galicia— que los bidones iban por carretera hacia Guitiriz, el puerto de Cee? Comprendo que a lo mejor no se acuerde de lo que dijo ese día, pero tengo la transcripción de la cinta, por si le interesa conocerla.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Gracia, por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, señorías, los socialistas entendemos, en éste como en otros temas, que hay una distribución de papeles, que al gestor le corresponde el relato de los hechos, que al técnico le corresponde la elaboración técnica en el momento y que al político le corresponde la valoración política de los mismos.

Pues bien, voy a intentar entrar en lo que llamaría valoraciones y conclusiones. Primera valoración, después de un tiempo que permite hacerlas bastante exactas, en mi opinión. La carga del buque en cuestión era una carga peligrosa, efectivamente, pero es similar o igual a la de otros productos que, a diario, se transportan por carretera, por barco, por avión y por cualquier otro medio. Son peligrosas especialmente en su manipulación, pero ésta la realizan a diario los técnicos y los trabajadores adecuados, con los medios de seguridad e higiene pertinentes. Estamos hablando de mercancías que no significan nada nuevo en cuanto a peligrosidad. También, ya en la distancia, se puede decir que los medios que se utilizaron cuando se

produjo el incidente eran aquellos que razonablemente se podían y se debían utilizar. En el momento del incidente hubo hasta dos remolcadores en la zona; entraron en funcionamiento la Comandancia de Marina o las comisiones de expertos de la Comunidad Económica Europea y se utilizaron unos medios proporcionados a lo que los datos de que se disponía parecían indicar. Así pues, se puede afirmar como una conclusión política que hubo un uso proporcionado de medios.

Hay que decir también que se dio toda la información que se tenía, en el momento en que se disponía y hoy está demostrado que esa información era correcta. Si es verdad que hay códigos, como el del OMIC, o un listado pormenorizado de carga que puede interesar al técnico para evaluar o al técnico que tiene que tomar en ese momento las decisiones, pero al público en general lo que le interesaba saber era lo que se dijo: que a más de 400 ó 500 metros del barco no existía prácticamente ningún riesgo o que, en todo caso, éste era mínimo, por no decir inexistente. Así pues, hoy se puede afirmar que el nivel de información con que se ha mantenido a la población era adecuado. También se puede decir políticamente que incluso se fue sensible a temas tan etéreos como puede ser el nivel de alarma de la población. Creo que se fue hasta el límite de lo prudente. Lo que no se puede pedir es que alguien en el Gobierno no tome decisiones, en función de ese nivel de alarma de la población, o que las tome influido por los dirigentes locales de la zona. Lo lógico es que las decisiones las tome en base a los datos objetivos que tiene e incluya entre esos datos objetivos el nivel de alarma. Por consiguiente, una conclusión es que en esto también hubo una actuación correcta de la Administración.

Una última conclusión que es casi un hecho. Las únicas víctimas, graves o leves, que ha habido en el desastre son las de los veintitrés marineros que abandonaron el barco. Yo creo que esto confirma, más que ningún hecho y que ninguna especulación, que las actuaciones de las Administraciones fueron las adecuadas, que la prudencia con que se actuó es preferible a cualquier tipo de improvisación que en algún caso de demandó; que actuar, en vez de imprevisiblemente y a demanda inmediata, con una prudente espera para evaluar los daños que se puedan producir es lo que razonablemente debe hacer un gestor prudente.

Creo también que la no existencia de víctimas y la disminución de los riesgos justifica los gastos que razonablemente hay que realizar en un caso como éste. Así pues, con esta última conclusión hay una confirmación, que lo mantenido por la Administración desde que se produjo el incidente hasta hoy es la valoración correcta, es exactamente aquello con lo que hay que contar.

Respecto a comisiones de investigación, los socialistas entendemos y confiamos en que el funcionamiento de los distintos mecanismos de investigación y control de los que la propia Administración dispone es suficiente, sin que tengan que intervenir ni alcaldes de la localidad ni párrocos. Entendemos que es suficiente mantener los mecanismos de investigación de los que dispone la Adminis-

tración. Eso sí, hacemos constar que apoyamos la agilización de las ayudas que en su día se prometieron, pero hay que dar un dato. A finales del mes pasado aún se estaba elaborando el censo de afectados por las autoridades locales que hoy demandan urgencia en el cobro de las percepciones.

Voy a hacer unas cuantas observaciones al hilo de lo que se ha dicho aquí. Se han utilizado, especialmente por el Grupo interpelante, términos tales como «misteriosa carga, intereses ocultos, el relato no tiene nada que ver con la realidad, portaba material radiactivo, pacto internacional de silencio». Señorías, los socialistas preferimos los datos objetivos que aportan la Administración y los conocedores del tema en profundidad a las especulaciones que determinadas fuentes de información aportan. Hay que recordar que algunas fuentes de información a las que aparentemente se está dirigiendo este tipo de expresiones mezclan en el tema del «Casón» a Giscard D'Estaing, «lobbies» internacionales, Deng Xiaoping, Gaddafi, Agencia Internacional de la Energía, etcétera. Si alguien prefiere esas fuentes de información a los datos objetivos que se han barajado aquí, evidentemente es su responsabilidad política; nosotros preferimos la responsabilidad política de confiar en medios que los propios españoles nos hemos dado a través de la Administración.

Respecto a comparecencias referidas al caso, quiero hacer una afirmación. Los socialistas estamos dispuestos, al menos en esta Comisión lo hemos demostrado repetidamente, a tratar cualquier tema que se demande por parte de la Administración con cualquier cargo de la Administración. Eso sí, la mayoría socialista cumple con una obligación de ceses y dimisiones que no vegan razonablemente apoyadas, y estamos dispuestos a seguir cumpliendo ese papel.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Madiedo para contestar a las formulaciones de sus señorías.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE MARINA MERCANTE** (Madiedo Acosta): En primer lugar, quiero subrayar al señor López Guerrero, en cuanto al salvamento, que mis declaraciones corresponden a la incorporación de dos remolcadores de altura y, posteriormente, de un tercer remolcador de altura. Cuando yo digo que estos remolcadores nos sitúan a nivel de cualquier otro país europeo en materia de salvamento, lo digo con perfecto conocimiento de causa y, sobre todo, teniendo en cuenta que hasta ahora no había más que un solo remolcador de salvamento en las costas españolas, dedicado exclusivamente al salvamento marítimo. El Gobierno socialista ha puesto estos remolcadores en servicio, y en este momento hay un cuarto remolcador más. Cada uno de estos remolcadores tiene un apotencia de 8.600 CV y una capacidad de tiro de 100 toneladas. El remolcador Holandés que actuó en el tema «Casón» tiene 120 toneladas de tiro, un poco más, pero en este momento nosotros estamos en condiciones de disponer de cinco remolcadores que situaremos estratégicamente, uno, en el Cantábrico, concretamente con

base en Gijón, un segundo remolcador en las costas gallegas, un tercer remolcador en el Estrecho, un cuarto remolcador en el archipiélago balear y un quinto remolcador, que está en este momento en fase de contratación, en el archipiélago canario. Aparte de esto, también tenemos un servicio de salvamento que prestan las embarcaciones de Cruz Roja del Mar, que están distribuidas estratégicamente a lo largo de las costas españolas y, naturalmente, en el momento que sea necesario, se puede contar con otra serie de fuerzas. Además, acabamos de inaugurar la torre de control de tráfico marítimo en el Estrecho de Gibraltar, torre que permitirá un control constante y permanente de todos los barcos que circulan en uno u otro sentido por el Estrecho, barcos que suman en total 65.000.

También quiero aclarar aquí algo importante. cuando se dice que las costas gallegas soportan la mayor densidad de tráfico del mundo, hay que decir rotundamente que eso no es en absoluto cierto, que hay puntos del mundo muchísimo más concurridos, con una mayor densidad de tráfico y desgraciadamente con un número muy superior de accidentes, como pueden ser todas las zonas del Canal de la Mancha, especialmente el punto de Dover, y también la salida del Canal de Kiel o las islas griegas.

En cuanto a que en los Presupuestos Generales del Estado no hay partidas destinadas a los temas de salvamento, lucha contra la contaminación, torres de control de tráfico marítimo, etcétera, permítanme que les traslade a la hoja número 971, Sección 32, Servicio 07, artículo seis. Dice concretamente: Actuaciones destinadas a la lucha contra la contaminación y el cumplimiento de las obligaciones en materia de búsqueda y salvamento en 1988: 918.200.000 pesetas; control, construcción, equipamiento de estaciones de control de tráfico marítimo: 150 millones de pesetas para 1988; adquisición de embarcaciones ligeras para la lucha contra la contaminación: 68.200.000 pesetas para 1988; establecimiento del futuro sistema mundial de socorro y seguridad marítima, que será instalado en la Dirección General de Marina Mercante y que tendrá los oportunos sistemas de comunicación con los remolcadores: 100 millones de pesetas; equipamiento de remolcadores: 420 millones de pesetas, por que entenderán ustedes perfectamente que no basta con tener un casco y un motor; hay que tener un barco que esté debidamente dotado para esas misiones específicas del salvamento marítimo; adquisición de equipos para la lucha contra la contaminación: 180 millones de pesetas.

Yo creo que esto no tiene precedentes en la historia de España. Nunca se ha hecho un esfuerzo como el que se está haciendo para dotar a nuestras costas de equipos de salvamento para situarnos a nivel de cualquier otro país europeo en materia de salvamento marítimo.

En cuanto a la comisión de investigación del accidente, he de señalar que el mismo día 7 se constituyó formalmente para este caso concreto y que está previsto crear una comisión permanente para la investigación de accidentes marítimos.

En cuanto a la presencia de radiactividad a bordo del «Casón», nosotros hemos hecho consultas a los que cargaron el barco, a los responsables de la carga del barco,

y tenemos comunicaciones en ese sentido absolutamente claras y concretas: no existen productos IMO-7 a bordo del «Casón», y naturalmente nosotros nos tenemos que fiar de la información oficial no de los rumores.

Por lo que se refiere a las actuaciones extrañas de los remolcadores, nosotros no tenemos constancia de ellas. No obstante, puesto que hay informes contradictorios, lo que hemos hecho ha sido encomendar a esa comisión de investigación que aclare exactamente cuáles han sido las actuaciones y las intervenciones de todos aquellos que participaron en las operaciones de rescate, tanto de vidas como de bienes, y en este caso concreto del buque «Casón». Y no existe, por supuesto, como ya se ha dicho, ningún pacto internacional ni ningún secretismo ni ningún ocultismo.

En cuanto a tecnología, por supuesto que se está incorporando la más avanzada en materia de salvamento marítimo y del control de tráfico marítimo, y así se puede demostrar por la adquisición de los equipos más modernos en cuanto a tecnología se refiere para la torre de control de tráfico marítimo del Estrecho de Gibraltar, y ésa es nuestra intención también con respecto a la torre de Finisterre.

Doy respuesta ahora a las preguntas formuladas por el señor Pardo Montero.

El señor Pardo Montero dice en primer lugar que Galicia está totalmente abandonada en cuanto al tema que a mí me concierne. Tengo que decirle a S. S. que el primer remolcador de salvamento que hubo en nuestro país se ubicó precisamente en Galicia. «Remolcanosa-5» con base en Vigo.

En segundo lugar, le recuerdo que en La Coruña hay una Escuela Superior de Marina Civil, donde se forman también los futuros marinos; que en Vigo hay también un Instituto Náutico Pesquero destinado a los mismos fines docentes; que ahora se va a instalar una torre de control de tráfico marítimo también en Galicia, y, por supuesto, el tráfico en Galicia es inferior en densidad al tráfico que circula por el Estrecho, pero superior al de otras zonas, y ésa es la razón por la que se va a instalar esa torre ahí. Hay servicios también permanentes de inspección de buques y, por supuesto, las Comandancias de Marina tienen asimismo su inspección en Galicia.

Luego, desde el punto de vista marítimo, Galicia no está discriminada con respecto a otras zonas, y sí se puede decir que está perfectamente cubierta en ese sentido y va a estarlo mucho más en un futuro próximo.

En cuanto a las mercancías que llevaba el «Casón» (ésta es una pregunta que se formula constantemente, que por qué no se ha informado) yo puedo decirles que el comandante de Marina el día 6 por la tarde, en una rueda de prensa, informó puntualmente de la carga que llevaba, la clase IMO que llevaba, y así está recogiendo en la prensa gallega, y yo se lo puedo aportar a ustedes con total claridad. ¿Y por qué no se han publicado todas las mercancías que llevaba el «Casón»? Señorías, porque el «Casón» transportaba 38.000 bultos, y aquí lo tienen a su disposición, si quieren verlo (El señor Director General de Marina Mercante muestra un ejemplar a la Comisión.). Aquí

está. Aquí hay maquinaria y, como se ha dicho, pelotas de «ping-pong» y tuberías y absolutamente todo lo que puede llevar un barco que transporta carga general: 12.500 toneladas de carga general. Aquí están los mani-fiestos de carga del «Casón», y no hay nada que ocultar; aquí están a su entera disposición.

Contesto ahora al señor Curiel. El señor Curiel habla de falta de coordinación. Yo le puedo garantizar al señor que en lo que a mí concierne, a mi área de competencia, ha habido en todo momento perfecta coordinación. A pesar de la complejidad del accidente, a pesar de las unidades que hubo que movilizar, a pesar de los técnicos que intervinieron, a pesar de todo, hubo perfecta coordinación en las actuaciones que corresponden a mi Dirección General. Y no hubo en ningún momento técnica de improvisación. Lo que sí hubo fue una actuación prudente, una actuación técnicamente ordenada, una actuación destinada a resolver un problema y no a crear más problemas entre las personas que tenían que intervenir frente a un barco que tenía evidentes riesgos; un barco que estaba ardiendo, un barco en el interior de cuyas bodegas se estaban produciendo reacciones químicas.

Nosotros no quisimos arriesgarnos, sino actuar con la máxima celeridad, pero con un criterio claro de prudencia a lo largo de las operaciones, y podemos decir con orgullo que no ha habido ni un solo accidente. Para ser más exactos, en este sentido hay que decir que sí hubo un accidente, que causó pequeñas lesiones a dos personas a bordo de un remolcador, pero que eso nada tiene que ver con los accidentes a bordo del barco; eso podría haberse producido en cualquier otro remolcador como consecuencia de un resbalón.

En cuanto a ningún componente nuclear, es evidente, y vuelvo a repetirlo: lo que había era un mevatrón, ese mevatrón estaba totalmente desmontado y ahí no hay ningún riesgo, nuclear de ningún tipo. No hay ningún producto radiactivo, de acuerdo con toda la documentación e información oficial, a bordo del «Casón».

En cuanto al tema de ayudas económicas, creo que está ya perfectamente contestado. Otros temas no son evidentemente de mi competencia y por tanto no puedo dar respuesta.

Hay otra cuestión importante, que es el coste de la operación. Si me permiten, yo daré lectura a unas notas sobre las responsabilidades en este caso o mejor diré, para abreviar, que los responsables son los armadores y también, por supuesto, el seguro.

Nosotros lo que hemos hecho, puesto que ellos no actuaban y había un peligro que había que resolver, había un riesgo evidente, fue establecer no un contrato cerrado, formal, con Smith, sino un «gentleman-agreement», y eso es lo que hay suscrito por Smith y por nosotros: un «gentleman-agreement». No se han cerrado todavía estas negociaciones. Hay que hacer una evaluación de las unidades que intervinieron en el asunto «Casón», teniendo en cuenta si estaban activas, si no lo estaban, etcétera. Pero en este momento yo no puedo decirles exactamente cuál va a ser el coste de la operación, con independencia de quién vaya a correr con los gastos de esa operación, que,

naturalmente, deberá ser el seguro, como responsable directo de los daños causados por el barco.

El señor Rebollo formula un aserie de preguntas muy concretas en cuanto a la distancia a la que se encontraba el «Casón» en el momento de producirse el accidente, la zona por donde navegaba, etcétera.

Al señor Rebollo le quiero presentar las cartas auténticas del «Casón», cartas que se pueden comprobar perfectamente que no están manipuladas por nadie, sino que son las anotaciones de la propia tripulación del «Casón». Aquí están. **(El señor Director General de Marina Mercante muestra unos documentos a la Comisión.)** El «Casón», señorías, navegaba, en cuanto a distancia se refiere, (y esto creo que hay que resaltarlo, que hay que subrayarlo) cumpliendo absolutamente toda la normativa vigente en materia de navegación. Les recuerdo a ustedes que el convenio de Ginebra de 1958, vigente, permite a los barcos navegar por las aguas territoriales de cualquier país.

Pero es que el «Casón» no estaba en las aguas territoriales españolas, sino fuera de ellas y, por tanto, no contravenía ninguna norma ni ninguna disposición. Hay que dejarlo así de claro.

En cuanto al salvamento marítimo, vuelvo a repetir exactamente lo mismo. Para aclarar las actuaciones del «Remolcanosa» hay una comisión de investigación. Si yo en este momento tuviese absolutamente diáfano ese tema, como tengo el resto, me pronunciaría con la claridad que requiere una comparecencia de esta naturaleza, pero puesto que todavía caben muchas precisiones al respecto, naturalmente se ha creado esa comisión que investigará lo sucedido.

Con referencia a los medios, en cuanto a que la Zodiac del «Remolcanosa» se dirige al barco sin VHF, etcétera, yo pienso que no hay Zodiac con VHF para hacer esto. Llevaban un «walky-talky» con el cual podían comunicarse perfectamente con el barco. No requiere una Zodiac, que está a 30 metros del remolcador, un VHF. Esto es matar las pulgas a cañonazos y no creo que fuera necesario en este caso.

En cuanto a lo que tarda el remolcador, etcétera, vuelvo a repetir que es parte de lo mismo. Hay que tener en cuenta las condiciones meteorológicas, si ha sufrido o no ha sufrido una avería, qué instrucciones está recibiendo, si está buscando naufragos, y qué es lo que está haciendo. Todas estas cosas deben ser investigadas.

¿Qué la Dirección General de Marina Mercante no entiende por qué el alarmismo? ¡Evidentemente! Yo entiendo las reacciones de la población; lo que no entiendo son las actuaciones de todos aquellos que, asumiendo una responsabilidad, se obstinan en contradecirnos, en decir que hay un peligro enorme cuando carecen de datos para opinar así. Todos los técnicos de la Comunidad Económica Europea, todos aquellos que son especialistas en la materia, siguen opinando —y ahí están los informes oficiales— que no había ninguna razón para el alarmismo.

Las anclas no son para que el «Casón» se rompiera o se dejase de romper en ese momento. El barco estaba totalmente metido en las rocas. Sin embargo, en un momento dado, podía producirse descarga de una parte importan-

te de su cargamento y producirse un hipotético aligeramiento y, naturalmente, el barco quedaría más sometido entonces a los efectos del viento y de la mar. De lo que se trataba era de colocar unas anclas por la popa para fijar el barco y evitar que se desplazase. Esas anclas se trajeron y estuvieron en Corcubión y están todavía en el muelle de Cee. Es evidente que son anclas superespeciales para este tipo de operaciones. Nosotros podemos contar, no digo que no, con esas anclas y, de hecho, a bordo de los «suppliers» hay material de esa naturaleza. A medida que vaya transcurriendo el tiempo, iremos dotándonos de ese material especial. Pero en un caso como el del «Casón», evidentemente, son las compañías superespecializadas en el rescate las que están dotadas de estos medios. Es imposible pretender que nosotros contemos con una flota como la de Smith. Yo diría que si cada uno de los países contase con una flota como Smith no existiría naturalmente Smith. Son miles de millones lo que supone la inversión para dotarse de esos elementos, para mantener todo ese ejército de técnicos; son miles de millones los que se requieren para montar una empresa de esa naturaleza, y ésa es la razón por la cual los diferentes países no cuentan con todos esos medios y son estas empresas especializadas las que acuden allí donde ocurre el accidente.

En cuanto al dispositivo de separación del tráfico marítimo, evidentemente se han dado todos los pasos para que haya un dispositivo, que como va a estar situado fuera de nuestro mar territorial tiene que ser aprobado por el único organismo competente en esta materia, que es la Organización Marítima Internacional. Pero no basta con dibujar sobre las aguas de nuestro litoral una autopista indicando a los capitanes por dónde deben circular, porque esto no es solamente un acto voluntarioso. Aparte de haber ese dispositivo, es necesario que existan unos mecanismos de control y ésa es la razón por la que se instalarán las torres de control de tráfico marítimo, como antes alguien ha señalado, que tendrán dos repetidores, para dar cobertura a toda la costa gallega occidental.

¿En qué momento se supo la carga exacta? Yo tengo que decir que en un primer momento nosotros dispusimos de la relación de las mercancías peligrosas, que luego se hicieron gestiones para ir conociendo todo lo que antes les he presentado, que son, por una parte, conocimiento de embarque y, por otra parte, el manifiesto de la carga. Creo que recibimos una copia —no lo sé con exactitud— el día 12 podría ser, pero si tienen interés mandaría por escrito este detalle, y luego llegaron sucesivos envíos a medida que la Comunidad Económica Europea, a través de sus organismos competentes, consiguió una mayor concreción sobre el tema del cargamento del «Casón» y nos fue enviando las copias de los manifiestos con las copias de los conocimientos de embarque.

¿Qué es lo que se encuentra en la bodega número 5? Eso está exactamente en los planos de estiba, está también en los manifiestos de la carga, está también en todas las relaciones de carga que nosotros fuimos obteniendo. Lo que sí puedo decir es que en la bodega 5 no se encuentra, de acuerdo con toda la documentación oficial, nin-

na mercancía extraña, ninguna mercancía distinta al resto de las bodegas. Hay que hacer una salvedad. En los conocimientos de embarque no figura un sodio eritroato ni sé con exactitud si figura una penicilina potásica. ¿Por qué razón? Porque el barco no ha cargado en ninguno de los puertos europeos en los que ha tomado carga estos productos, sino que ya estaban a bordo. Esa es la razón por la cual no aparece en el conocimiento de embarque, sino que aparece en ese manifiesto de carga, y nosotros tenemos conocimiento de que esos productos están ahí.

En cuanto a esa historia extraña del trasvase a un barco chino, etcétera, es algo rocamboloso. Nosotros no tenemos datos. Lo que es evidente es que en la rada de Corcubión se refugian de los temporales muchos barcos y, en el caso de que les amenace el mal tiempo, esos barcos buscan estar al socaire, buscan la protección y el refugio de Corcubión, y entre los barcos que se refugiaron en esos días, evidentemente, hay un barco chino, pero ese barco chino no entra para nada en la operación que hace el «Smith 116» propiedad de Smith Tank, que navega desde Holanda hacia un puerto oriental, que sufre un corrimiento de carga y que entra precisamente en Corcubión para que con la ayuda del «Deurloo», barco de la flota de Smith, pueda enderezar esa carga. Ese es el resumen de toda esta historia.

Creo que con esto doy respuesta cumplida a todo lo formulado por el señor Rebollo.

El señor Trillo pregunta si nosotros conocíamos si era o no era peligrosa la mercancía. Creo que ya he dado respuesta antes. Está muy claro. El comandante de Marina, como delegado periférico, como representante de la Dirección General de la Marina Mercante, como autoridad marítima, aclara el mismo día 7 que las mercancías que transporta «el Casón» son en gran parte, más de 1.000 toneladas, mercancías peligrosas y da exactamente la clasificación IMO que corresponde a esas mercancías. Luego no hay nada que se haya ocultado.

¿Por qué no se ha hecho pública la carga? Creo que ya lo he explicado anteriormente.

En cuanto a los mensajes de la radio costera, trasladaré su petición y me encargaré de que le hagan llegar esa información.

Sobre el conocimiento de la carga, creo que ya he contestado a esa pregunta.

¿Cuándo llegué yo al teatro de las operaciones? Exactamente el día 7. Tenga en cuenta que el accidente se produjo un sábado por la tarde, y el lunes día 7, después de haber hecho todas las gestiones oportunas para movilizar a la «Task Force», a los remolcadores, etcétera —que esto se hace mejor desde el despacho en Madrid que desde un acantilado—, una vez hecho todo esto, yo me dirijo al teatro de operaciones y en plena noche sobrevolamos el «Casón» para conocer exactamente si había o no fuego a bordo y cuál era la situación del barco. Y a partir de ahí permanezco día y noche en los acantilados hasta pasados veinte días aproximadamente.

En cuanto al «affaire» del «Galerno», yo creo, señor Trillo, que no es nuestra misión aclarar aquí las posibles discrepancias, los posibles enfrentamientos entre los señores

Amor y Rivero. Lo que sí puedo garantizarle es que nosotros hemos firmado una póliza con toda la legalidad con el armador del «Galerno», o el armador disponente del «Galerno», que es el señor Darío Amor, y que él tiene t́lex diciendo que es el auténtico armador, que se responsabiliza absolutamente de todo, y yo no entro en otras disputas entre estos señores. Nosotros hemos firmado una póliza de fletamento con todas las garantías legales.

En cuanto al precio del «Galerno», tampoco tengo ningún inconveniente en señalarle que son 750.000 pesetas diarias y que era el único barco disponible en aquel momento para tomar el cargamento del «Cason». Y si hay presencia de armadores chinos en las costas de Corcubión viendo el «Cason» yo creo que no debe sorprender a nadie. Si son los armadores del barco, lo lógico es que estén allí para comprobar qué está ocurriendo con su barco. Luego esto no me causa ninguna extrañeza, sino todo lo contrario.

Con respecto al coste de la operación, quién va a pagar, etcétera, creo que lo he aclarado suficientemente con anterioridad.

También creo haber respondido a la pregunta de quién ha contratado con Smith y con Weismüller. Hay que decir que ambos actúan conjuntamente.

¿Qué es lo que se le ha pagado a Smith hasta el día de hoy?

La respuesta es nada.

Me hace otra pregunta en cuanto a que la noche del 10 al 11 se dijo que los bidones iban por carretera de Cee a no sé qué otro sitio.

No lo recuerdo, pero es posible.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General.

Dada la importancia del asunto que estamos tratando, vamos a abrir un turno extraordinario, pero, señorías, necesariamente muy breve, porque tenemos luego otra posterior comparecencia.

Por tres minutos, el señor López Guerrero tiene la palabra.

El señor **LOPEZ GUERRERO**: Señor Director General, yo sé que usted estuvo presente desde los primeros momentos, porque así me lo dijeron allí, donde yo también estuve. Pero puntualizando, primero, no altere la normativa de la Comisión, señor Director General, es usted quien tiene que informar a la Comisión y despejar nuestras dudas.

¿Se hizo todo? Yo no soy técnico ni perito y, por tanto, tengo que aceptar lo que usted me dice, pero ¿por qué no se colocó una red metálica para impedir la caída de la carga, según opinión de la Sociedad Española de Titulados Náutico-Pesqueros?

Segundo punto. No ponga en mi boca cosas que yo no dije. Yo no hablé de que la costa gallega es la de mayor tráfico, porque no lo sé. Dije que las costas gallegas y las canarias son las más peligrosas, y es obvio que me refiero a las costas españolas. El tráfico del Mar del Norte no me compete directamente. Por nuestra Galicia el tráfico es de

unos 130 barcos diarios, con cargas diversas, y eso creo que es claro.

Tercero, que a partir de ahora se vayan a hacer las cosas mejor es algo de lo que me congratulo, pero eso no exime de culpa para que antes no estuviéramos al nivel europeo. Si lo hubiéramos estado, no habríamos tenido que contratar dos empresas holandesas para traer dos anclas gigantescas, una gabarra, una potente grúa flotante y tres remolcadores, amén de expertos.

Cuarto, dice que no hay radiactividad y me congratulo, pero ¿por qué Carlos Guerra, capitán del «Remolcanosa», dice: «Conociendo el contenido de la carga del «Cason», a uno se le ponen los pelos de punta»?

Quinto, establecer una torre de control en el Estrecho, como español, lo celebro, pero no es lo que estamos tratando ahora.

Sexto, usted sabe muy bien que el material que posee la Cruz Roja del Mar es bastante deficiente. Ellos mismos han dicho que quieren medios para salvar naufragos, no para recoger y recuperar cadáveres.

Por último, le pido una aclaración al representante socialista.

He dicho que nos gustaría que se creara una comisión de investigación, y, previamente, que se pida información de ciertos alcaldes que pudieron tener protagonismo, así como de quién tocó a rebato las campanas de Cee.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor López Guerrero, por su colaboración.

Señor Pardo Montero, tiene la palabra por tres minutos.

El señor **PARDO MONTERO**: Señor Director general, yo he afirmado que, según la información de que dispongo, por las costas de Galicia circula la mayor densidad de tráfico del mundo, no sé si exactamente la mercante o la mercante más la de cabotaje y la pesquera, etcétera. En todo caso, tampoco es un problema cuantitativo, sino de circunstancias más o menos adversas. No es lo mismo circular por el Estrecho de Gibraltar —que aunque tenga la peligrosidad inherente a esta suerte de tráfico está en un mar notoriamente bonancible comparado con el Atlántico —que circular frente a las costas de Estaca de Vares, en un ángulo peligroso, sujeto al embate continuo de los temporales de invierno.

Pero ese no es el problema, señor Director. El problema está en que España hace tiempo que tiene rebasados, por obsoletos, los convenios internacionales. Yo sé, por mi propia condición de jurista, que hay unos tratados por los que se permite el tráfico llamado, en la jerga, inocente por el mar territorial, no así el peligroso, que está sujeto a otra suerte de connotaciones y precauciones que aquí no se han adoptado. Entonces, el tema fundamental no es si tenemos un remolcador, el «Remolcanosa», que por cierto me parece que está anclado antes de la administración socialista, si mi información no falla en este extremo. No tiene nada que ver, por tanto, con una actuación del Gobierno actual, pero en cualquier caso fallan los elementos de aproximación, fallan los elementos de con-

trol, falla la legislación caduca y no puesta al día, falla una serie de circunstancias.

Me dice usted que hay lo que se conoce por una Escuela de Náutica en La Coruña. Ya lo creo, hace muchísimos años, ¡faltaría más! ¡Sólo sería explicable, si acaso, que estuviese en Guadalajara! Yo creo que Galicia participará de la condición de marinera y occidental que decían los tratados de Bachillerato al uso cuando yo estudiaba. En definitiva, en el aspecto de tratamiento territorial yo sólo he sacado a colación que se han adoptado una serie de medidas que usted ha tenido a buen recaudo no decir cuándo, pero que se infiere de su contestación que son todas posteriores al hecho, de lo cual se deduce la afirmación inicial que yo hice de que el tratamiento es siempre «a posteriori» y al socaire de hechos que tengan una relevancia o una publicidad más o menos notoria como éstos; en Galicia no se actúa con previsión, con una mediana inteligencia, en el sentido, por lo menos, de anticiparse al hecho más o menos anormal o peligroso que pueda en un futuro presentarse. Se está actuando, en definitiva, sin imaginación, y hay que actuar con imaginación, con coherencia, no olvidándose de que Galicia es una parte fundamental de esta península y de este concreto país que llamamos España.

Sobre el tratamiento a las personas no me ha contestado...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que vaya terminando, por favor.

El señor **PARDO MONTERO**: Termino en un minuto, señor Presidente.

En cuanto al tratamiento de las personas, yo sabía que no podía contestarme, señor Director general. ¿Qué se ha hecho con las personas? ¿Qué se ha hecho con ese éxodo masivo? ¿Qué se ha hecho para indemnizar a los perjudicados? ¿Qué se ha hecho frente al colectivo gallego para dar una explicación a esto? No podía contestármelo usted, pero necesitaba una contestación negativa para seguir indagando otras responsabilidades a otros niveles.

Lo mismo puede decirse del impacto económico, que no es un tratamiento que dependa del área de competencia de su Dirección General, pero sí puede anticiparnos si se ha tomado algún acuerdo previo de iniciar lo que sea una suerte de compensación que Galicia merece por esos y por muchos otros conceptos.

Para terminar, porque el señor Presidente me ha apremiado en este sentido, tengo que decirle que sí hay una causa para esto. He escuchado de boca del señor Director General que se ha producido el accidente sin causa. No, el alarmismo consecuente a ese accidente se ha producido por una causa específica, que es la falta de capacidad para un tratamiento idóneo, no técnico; que repito, no es cuestión de resolver técnicamente el naufragio y cómo se evacua la carga de ese mercante.

No es ese el problema, el problema es el tratamiento dado a la población gallega, y esa sigue siendo la asignatura pendiente de que hablábamos.

Y esto tiene una causa, y la causa sigue pesando en el

tratamiento «a posteriori» del tema, que es la actuación omnipresente, yo diría que con un sentido de hacer para el pueblo —acaso sea así, pero sin contar con él— que a mí me trae unos fuertes resabios de oligarquía. Y puede haber oligarquía incluso en un sistema democrático, señor Presidente y señor Director General.

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

El señor **CURIEL ALONSO**: Una brevísima pregunta y una afirmación nada más, señor Presidente.

El Director General nos remite permanentemente en algunos aspectos no establecidos con toda la claridad que sería deseable, al resultado de esa Comisión de Investigación. Yo quisiera saber qué estimación tiene en cuanto a la finalización de los trabajos de esa Comisión de Investigación, y anunciarle ya que al amparo del artículo 7.º— solicitaremos la remisión a esta Cámara del resultado de ese trabajo de la Comisión de Investigación.

Y termino con otra cosa, señor Director General. Usted ha dicho, y era de prever, usted dice: Señor Curiel, hábleme usted de lo que soy competente. Lo que pasa es que usted es competente en lo suyo, y yo quiero creerlo así, y además lo celebraré. Pero usted también es corresponsable de las reuniones y ruedas de prensa que se celebraron en La Coruña con el Delegado del Gobierno y con el Gobernador Civil de La Coruña, y tengo aquí la prensa de aquellos días, donde usted es corresponsable de afirmar que la coordinación fue perfecta entre el Delegado del Gobierno, el Gobernador Civil y el Presidente de la Xunta. Yo supongo que estaba usted de broma o cumpliendo con las obligaciones del cargo que le eran poco gratas, pero no me diga usted que usted no sabe nada de lo que pasó. Usted se reunió permanentemente durante esas horas y usted fue corresponsable ante la prensa gallega de decir que todo iba muy bien, como nos ha dicho el portavoz de la mayoría socialista. Están ustedes de broma, claro.

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

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Muy brevemente, señor Presidente.

Aquí hemos visto una interpretación de los hechos a cargo del representante de la mayoría socialista, y unas explicaciones dadas por el Director General, en cuya virtud tenemos todos que llegar a la conclusión de que todo ha sido perfecto. Se ha dicho que, efectivamente, la carga era peligrosa en cierto aspecto, pero ¿por qué no se dijo entonces? No valen las explicaciones dadas por el Director General, sobre todo a la vista de lo que después ocurrió. No es válido, con el pretexto de no alarmar a la población, el no decir desde el principio lo que se conoce, porque indudablemente eso es volver a la tesis de la minoría de edad del pueblo y, en definitiva, enmascarar una realidad que el propio Director General puso de manifiesto, y es que a través del manifiesto conoció la carga el día 12, cuando el embarrancamiento del barco se produjo el

día 5. Eso no es de recibo, señor Director General, lo siento, pero es así.

Otro problema no es que se tengan o dejen de tener recursos, hoy y ahora, después del accidente, sino por qué después de seis años de gobierno socialista no se han dado los pasos necesarios para que este tipo de cosas nos cojan absolutamente en pañales, como nos cogió.

Luego nos remite a la comisión de investigación. Ya sabemos algunas cosas nuevas, por ejemplo que el barco llevaba un mevatrón, pero tenemos que enterarnos por la prensa y se nos ratifica ahora aquí. Yo no dije que debiéramos de contar con una flota como la de Smith, no lo dije. Dije que se tenía que prever esa contratación de una forma diferente a como se está haciendo en última instancia, en último remedio y como algo que no significa colocar una pieza en la previsión lógica de este tipo de accidentes.

Bien. Para conocer si había o no fuego a bordo no necesitó usted ir a Finisterre, sobrevolar el «Cason», porque eso lo podía usted ver perfectamente por televisión.

Hay algo que verdaderamente indigna, algo que a la luz de lo que ha ocurrido, de todo el trastorno que se produce en la población, de todo lo que ocurre en cuanto a la desconexión entre las distintas autoridades, no es de recibo que ahora se nos diga que todo fue perfecto, porque al final uno tiene que pensar que si esto, así, tal como ha pasado y con las explicaciones que hemos recibido, nos situáramos en una época unos años anteriores —y usted me entiende— a usted le hubieran concedido una medalla, señor Director General, por todo esto que ha ocurrido.

No es que en Galicia no se actúe con previsión: no se actúa en ningún punto de España, antes me referí también a las riadas, etcétera. Y ya es hora, repito, después de seis años de socialismo en España, que se acabe tanto triunfalismo y que se enfoque la verdad, así, de frente, no con unas explicaciones que al final parece que efectivamente todos tenemos que felicitarnos de todo, y no hay ni el más mínimo reproche a cualquier tipo de actuación que nos permita tomar las medidas para cambiar una circunstancia que, repito una vez más, de ninguna manera podemos admitir como Grupo.

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

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Director General, cuando la malhadada noche del 10 al 11 ya estaba toda la gente corriendo, usted, a las 23,50 —ya llevaban dos horas corriendo por toda la zona— dice textualmente que «no pasa nada en absoluto», justo a renglón seguido de que el Conselleiro de Pesca dice que la nube es tóxica, que la Radiotelevisión gallega dice que la gente de Corcubión no sabe lo que tiene que hacer, esto es un descontrol, y usted, tranquilizando a la población dice que no pasa nada en absoluto. Pero, curiosamente, al día siguiente, el día 12, dos días después, dice usted textualmente en una rueda de prensa, también en Corcubión: «Yo no sé quién tiene la documentación del barco siniestrado, nosotros no la tenemos en nuestro poder». El día

12 de diciembre. Luego añade que no ha habido ninguna orden concreta, que no sabía si había habido órdenes concretas de las autoridades regionales para que el diario de navegación fuera retirado del camarote del capitán del barco. Yo le insisto en la pregunta: ¿Cómo es posible que usted, a la semana de ocurrir el suceso, pueda declarar que no tiene la documentación en su poder? ¿Es que se la habían quitado?

Y finalmente, reiteradamente nos ha remitido a las comisiones de investigación. Señor Director General, ¿cuántas comisiones de investigación se han creado en la Dirección General de la Marina Mercante desde el año 1983 hasta la fecha? ¿Cuántos informes de esas comisiones de investigación se han finalizado, y cuántos informes de los finalizados se han hecho públicos? Si quiere un ejemplo, el accidente ocurrido en la bahía de Algeciras entre el «Camponavia» y el «Petrogen-one» el 26 de mayo de 1985, según mis datos, todavía no está hecho público. Y quiero recordar que los organismos internacionales marítimos recomiendan que se hagan públicos los resultados de los informes de las comisiones de investigación.

Finalmente, y termino. No conozco un solo acuerdo entre caballeros, por decir en terminología castellana lo que usted ha denominado como «gentlemen agreement» que no se sepa perfectamente y día a día el entorno económico en que se va a mover. Sí le agradecería, si es que puede, que nos dijera ese entorno económico.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Gracia tiene la palabra, muy brevemente, por favor.

El señor **GRACIA PLAZA**: Unos segundos nada más, señor Presidente. Los socialistas nos vamos a limitar, para concluir a evaluar los hechos contrastados. Y es un hecho contrastado que el desastre por el lado español se salda con dos contusionados por caídas. Si algo tan grave, como ha manifestado la oposición, tiene un saldo tan leve, habrán de reconocer todos ustedes que, sin bien la actuación no fue perfecta en todos sus términos —y la perfección es algo que los socialistas reconocemos que es muy difícil de alcanzar, e incluso reconocemos que en este caso no se ha dado—, tendrán que reconocer que por lo menos fue suficientemente adecuada.

Nada más, y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Madiedo tiene la palabra para contestar a las formulaciones de sus señorías.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE** (Madiedo Acosta): En primer lugar, el tema de la red metálica. Yo no sé exactamente dónde querían colocarle la red metálica; si es en el fondo, me parece absolutamente pueril, y si es sobre los bidones, o sobre los «containers» hay algo que es evidente, el esfuerzo en colocar una red metálica lo hubiéramos utilizado en descargar el barco, y no en dedicarnos a colocar redes que luego, naturalmente, tendríamos que quitar para seguir las operaciones de descarga. Luego el tema de la red yo creo que queda totalmente descartado.

En cuanto a las declaraciones del señor Guerra, es algo que compete exclusivamente al señor Guerra, yo no entro en valoraciones de ningún tipo. Y en cuanto a los medios de salvamento, naturalmente que una torre de control de tráfico marítimo es un elemento indispensable para mejorar los sistemas de salvamento, pero esto no es algo que diga yo, esto está en el proyecto europeo COS-301 y ahí se recogen precisamente toda esta serie de dispositivos para mejorar la seguridad del tráfico marítimo y los servicios de salvamento.

En cuanto a los medios de Cruz Roja, es evidente que han experimentado un avance importante en estos últimos años y está previsto desarrollar aún más esa flota de embarcaciones que actúan en las proximidades de la costa.

En segundo lugar, cuando se refiere a los problemas y circunstancias que rodean este caso, a la mar bonancible, yo creo que cuando hace mal tiempo, cuando la mar tiene fuerza diez, es fuerza diez en el Estrecho, en Finisterre, en las Islas Baleares o allí donde se produzca. Otra cosa es que entremos ya en cuestiones estadísticas, y ahí podríamos también hablar largo y tendido de los temporales en el Estrecho y de los temporales en Finisterre. Yo solamente puedo decirle una cosa. En este momento, cruzan el Estrecho de Gibraltar dos millones y medio de personas al año. Si eso no es una cifra que justifique que se haya dado un carácter prioritario a la instalación de la torre en el Estrecho, yo creo que poco más se puede comentar al respecto.

Con respecto a las medidas adoptadas, hay que decir que las medidas no fueron posteriores al hecho. Se han tomado medidas anteriores al mismo. Han actuado la costera, los remolcadores, la Cruz Roja, la Xunta y la Comandancia de Marina y todas esas medidas, naturalmente, se toman con anterioridad a que se produzca la embarrancada del «Cason». Es decir, todas ellas vienen a sumarse a las medidas que se toman posteriormente.

No recuerdo exactamente las preguntas del señor Curiel, pero habla de una corresponsabilidad con el Delegado del Gobierno y con el Gobernador Civil. **(El señor CURIEL ALONSO: La comisión de investigación, simplemente el resultado.)**

La comisión de investigación ya ha iniciado, como es lógico, sus trabajos, recopilando toda la documentación e iniciando los interrogatorios, etcétera. Yo pienso que en el transcurso de unos meses podrán concluirse esos trabajos. Precisar ahora exactamente si son dos, tres o más no puedo decirlo. Lo que es cierto es que ya se han iniciado.

En cuanto a la coordinación, puedo hablar, por lo que a mí me atañe, única y exclusivamente. Es decir, de la coordinación del Gobernador y del Delegado del Gobierno en las tareas que son de mi competencia yo no tengo en absoluto ninguna queja de estos señores; todo lo contrario; pero sólo hablo del área en la que intervine concretamente, del acantilado hacia la mar.

El señor Rebollo habla de que yo he dicho que conocí la carga el día 12. Creo haber dicho que posiblemente fue el día 12, aunque yo creo que es muy anterior al día 12 cuando yo tengo el conocimiento de la carga. Otra cosa

distinta es que por vía oficial sí llegue el día 12 parte de esa documentación, pero nosotros tenemos conocimiento de la carga con anterioridad. Y voy a precisar algo más: de la carga peligrosa, es decir, de la carga que entraña riesgos y que es la que nos preocupa a nosotros, tenemos conocimiento el mismo día 7. Cuando yo actúo allí tenemos conocimiento y el mismo día 6 la Comandancia de Marina tiene conocimiento, y de ahí las declaraciones del Comandante de Marina en la rueda de prensa. Esa es la carga que nos preocupa. Si además de eso trae zapatos, vigas o varilla ése no es un problema que afecte a la seguridad y que entrañe riesgos para la población.

En cuanto a mi presencia en Finisterre, naturalmente que yo no voy a Finisterre a ver si hay un incendio o no. Es evidente que, cuando llego a Finisterre, lo que hago es sobrevolar la zona para conocer dónde está ubicado físicamente el barco y saber qué distancia hay a las poblaciones más próximas, para conocer cómo pueden actuar en ese momento, la mar, dependiendo de dónde vengan los vientos, etcétera, para tener una idea muy clara y concreta del escenario, y esto creo que por televisión no lo hubiese visto igual que como lo vi allí.

Respecto a coordinación, pienso que no merece aclarar más. El señor Trillo dice que del día 10 al día 11 yo dije que no pasaba nada. En aquel momento yo tenía el convencimiento de que no pasaba nada; en este momento tengo la completa y absoluta seguridad, como la tiene usted, de que no ha pasado nada.

No hay que confundir, en ningún caso, el diario de navegación con la documentación sobre la carga. Son cosas absolutamente distintas, señor Trillo. Cuando yo digo que no sé dónde está el diario de navegación, estoy diciendo total y absolutamente la verdad. No sé dónde está el diario de navegación, entre otras cosas porque yo no tuve acceso al barco y porque a mí no me han entregado el diario de navegación. No porque yo no lo hubiese reclamado. Pero buscar una carga en un diario de navegación es algo que no se le ocurre a nadie más que a aquel que desconoce totalmente la Marina Mercante, lo que es un barco y cómo funciona. En el diario de navegación no consta, evidentemente, la relación de carga.

Con referencia a las comisiones que se han creado, puedo decir que en este momento todavía tiene sin concluir sus trabajos la comisión que investigó el accidente de la bahía de Algeciras, en el siniestro concreto del «Campomanía» y del buque «Petrogen-one», que creo que era un buque de bandera panameña. Y también está en marcha, lógicamente, la investigación de «Calpe-Quintans», que no se ha dado por concluida.

Esto es todo cuanto puedo responderle, aunque creo que todavía queda una cuestión, el «gentlemen agreement». En el «gentlemen agreement» no se concreta en absoluto nada, sino que hay un compromiso, porque en ese momento no se conoce exactamente cuántas unidades van a intervenir, ni se conoce exactamente en qué condiciones lo van a hacer, si van a añadirse más o menos. Lo que se dice es que globalmente se considerará la intervención de las diferentes unidades y luego se llegará a un acuerdo razonable sobre el costo de cada una de las uni-

dades operativas que sea necesario para llevar a cabo felizmente la operación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de la Marina Mercante por la información que ha facilitado a esta Comisión.

Se suspende durante dos minutos la sesión. (Pausa.)

**COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (INI) PARA INFORMAR SOBRE EL CIERRE DE LA SECCION DE CUBAS ELECTROLITICAS DE LA FABRICA DE ALUMINA-ALUMINIO DE SAN CIPRIAN (LUGO) A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR.**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos al sesión con la presencia de don José Claudio Aranzadi, Presidente del INI, a quien damos la bienvenida a la Comisión.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo Parlamentario Coalición Popular, para informar sobre el cierre de la sección de cubas electrolíticas de la fábrica de Alúmina-Aluminio de San Ciprián, en la provincia de Lugo.

Damos en primer lugar la palabra al Presidente del INI para que informe a SS. SS. sobre la materia solicitada. Tiene S. S. la palabra.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (INI)** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, aunque es obvio, quisiera señalar que en la información que dé a partir de ahora me referiré exclusivamente a las actuaciones que se han desarrollado en la esfera de mi competencia, es decir, las actuaciones relativas a las dos empresas, Alúmina-Aluminio, pertenecientes al grupo INESPAL, que a su vez está integrado en el grupo INI.

Me parece que la forma más ordenada para exponer la información relativa al objeto de mi comparecencia es describir en orden cronológico los principales acontecimientos que se registraron.

Me referiré, en primer lugar, al periodo que transcurre entre las 8,45 del sábado 12 de diciembre, cuando el convoy de tres camiones transportando contenedores y bidones del buque «Cason» llega a la puerta del complejo de San Ciprián, y las 22,15 del lunes 14 de diciembre, en que el buque «Galerno», con la carga mencionada, sale por la bocana del puerto.

Desde la llegada de los camiones a esta hora, las 8,45 del sábado 12 de diciembre, quiero señalar que éstos se mantuvieron fuera del recinto del complejo de San Ciprián, sin que en ningún momento —tampoco después— entrasen en el recinto de dicha factoría a la espera de su carga en el buque «Galerno».

A lo largo de este periodo que he señalado, entre las 8,45 dal sábado 12 de diciembre y las 22,15 del lunes 14 de diciembre, el Jefe de Protección Civil de Lugo informó al co-

mité de empresa de que no existía riesgo ni peligro en la manipulación de las sustancias transportadas. Igualmente, más tarde, el Gobernador Civil, acompañado por el mismo Jefe de Protección Civil y por un profesor de química de la Universidad de Santiago, se reunió en el propio San Ciprián con el comité de empresa para ampliarle las explicaciones respecto al proceso de carga de los bidones transportados por los camiones, que iba a tener lugar en el buque «Galerno».

El comité de empresa se opone a que los bidones sean cargados en el puerto de San Ciprián, aunque los bidones, según ellos decían contengan mercancías que no ofrezcan riesgo alguno. Ante esta situación, la Dirección del complejo de San Ciprián, que desde el comienzo declaró que su objetivo fundamental era salvaguardar las instalaciones y, por tanto, los puestos de trabajo, sugirió otra posibilidad alternativa, la de utilizar el portiño de Morás, muelle auxiliar utilizado durante la construcción del complejo y situado en el arranque del dique norte, pero fuera del recinto del complejo de San Ciprián, por donde finalmente se realiza la carga del buque a partir de las 17,40 horas del lunes 14. A pesar de que la carga en el buque no se realiza hasta este momento, es decir, las 17,40 horas, los trabajadores abandonaron la factoría a las 9,45 horas, alegando que los camiones se habían movido hacia el portiño de Morás desde su emplazamiento inicial, y a pesar de que desde las 9 horas el director de la factoría informa de que los camiones han vuelto a su emplazamiento inicial.

Quiero señalar que el movimiento de los camiones se desarrolló siempre fuera del recinto del complejo y distanciándose progresivamente del mismo.

Desde este momento de cesación en el trabajo, por parte del personal integrado en el convenio, a las 9,45 horas del lunes, los directivos —y cuando en adelante hable de directivos me refiero al personal fuera de convenio, es decir, incluyendo los mandos intermedios— se hacen cargo del mantenimiento de las cubas de electrólisis, incorporándose a dichas series de electrólisis también directivos del resto de la factoría.

A las 10,20 horas, el director de factoría recuerda al comité de empresa que los camiones se encuentran en el emplazamiento inicial y pide a los trabajadores que se reincorporen al puesto de trabajo. El comité de empresa responde negativamente.

A las 12,30 horas, el director de la factoría comunica por escrito al comité de empresa que considera la huelga como ilegal y le requiere formalmente para que designe el personal destinado a prestar servicios mínimos, de acuerdo con las resoluciones emitidas en 1982 y 1986 por la Dirección Provincial de Industria de Lugo, estableciendo los servicios mínimos esenciales para el mantenimiento del proceso productivo.

A las 13,40 horas, el director de la factoría se reúne nuevamente con el comité de empresa, reiterando que la situación es de huelga ilegal, y la necesidad del establecimiento de servicios mínimos. Advirtiéndole de los daños gravísimos que se pueden ocasionar y, asimismo, de que

en su momento se exigirán, si no se atienden estos requerimientos, las responsabilidades oportunas.

El proceso de carga, como digo, se desarrolla a partir de las 6 de la tarde, aproximadamente, y a las 21,30 finaliza la carga de los bidones en el portiño de Morás, y a las 22,15 el buque «Galerno» sale por la bocana del puerto.

En este momento, en el que se abre ya otro período, con el barco ya fuera del puerto, se encuentran concentrados en los comedores de la factoría los trabajadores que deberían haberse incorporado en el turno de las 22 horas. A partir de este momento, 10 de la noche del lunes 14, por tanto, la carga ya ha sido completamente evacuada, avisándose por parte de la dirección de la factoría al notario para que se persone en la fábrica, prepare un requerimiento al comité de empresa y asista a la reunión que va a celebrar la dirección con este último.

A las 0,10 del martes 15, ya en plena noche, se reúne la dirección de la empresa con el comité de empresa. El notario lee y hace entrega del requerimiento al comité, que se niega a recibirlo. El notario notifica oficialmente al comité que la evacuación de la carga del «Casón» ha finalizado, que existe un certificado de Protección Civil atestiguando que no se ha producido derrame alguno de productos tóxicos y requiere al comité de empresa y a los trabajadores para que se reincorporen inmediatamente a sus puestos de trabajo.

A partir de este momento, con la carga evacuada y sin que, por tanto, pueda invocarse ningún miedo a la presencia de sustancias tóxicas, el comité de empresa y los trabajadores desoyen los continuos requerimientos de la dirección de la empresa pidiendo la incorporación al puesto de trabajo.

Inicialmente, el comité de empresa solicita para la reincorporación de los trabajadores el compromiso de la dirección de que el buque «Galerno» no retornará al puerto, el compromiso de que no habrá sanciones y el compromiso de que se abonarán las horas no trabajadas.

La respuesta de la dirección ante esta solicitud inicial fue que el retorno del buque no entraba en sus competencias, pero consideraba que el retorno no tenía ningún sentido una vez que el buque había salido con la carga y que, en todo caso, se opondría firmemente al mismo si éste iba a tener lugar. Respecto a las sanciones, la dirección planteaba la necesidad de abrir expediente informativo, dados los graves hechos ocurridos, pero señalando que aconsejaría no hubiese ningún tipo de sanción. Respecto al pago de las horas no trabajadas, la dirección manifestó que no podía admitirlo, ya que esto no se hace siquiera en una huelga legal, tanto menos en una ilegal.

A lo largo de la madrugada y de la mañana de dicho día 15 de diciembre, la dirección de la empresa trató, flexibilizando al máximo sus posturas, de lograr la reincorporación de los trabajadores al puesto de trabajo, manifestando su disposición a negociar cualquier punto con la sola condición del retorno de los trabajadores a cumplir los servicios mínimos que pudiesen mantener las instalaciones de las series electrolíticas, proponiendo alternativas de negociación incluso cuando la serie A de las cu-

bas electrolíticas estaba ya desenganchada de la corriente eléctrica con el fin de lograr salvar al menos la serie B.

Las exigencias que el comité de empresa mantenía, por el contrario, iban en un grado creciente de irracionalidad.

A las exigencias iniciales añadieron posteriormente, a través de una comunicación escrita, a las 2,30 horas de la madrugada, la solicitud de que le fuesen transferidas al comité todas las competencias civiles y administrativas sobre la factoría —y cito textualmente el escrito— así como más tarde la exigencia de dimisión del director de producción básica de INESPAL y que las horas no trabajadas se abonasen no solamente a los trabajadores de la factoría sino a los de las empresas auxiliares.

Por otro lado, el estado físico de los directivos que mantenían las dos series desde las 10 horas de la mañana del lunes, día 14, comienza a ser preocupante a la madrugada del día 15, enviando el médico de guardia a las 4,30 de la madrugada a una serie de ellos, bien a su casa bien al botiquín.

Ante la imposibilidad de mantener las dos series, dada la exigencia de baja médica por una parte de los directivos que estaban manteniendo las instalaciones, se concentra el personal disponible en la serie B, quedando la serie A automáticamente desenganchada de la corriente a las 10,16 horas del martes día 15.

Las crecientes bajas por prescripción médica conducen al desalojo de la serie B, a las 13,06 horas, y al desenganche automático de la misma a las 17,23 horas. Hay que señalar además que en todo este período el comité de empresa ocupa los comedores, impidiendo el paso de víveres hacia la zona de dirección para impedir que pudiese comer en el interior de la factoría la gente que estaba manteniendo las instalaciones.

A las 22 horas, el daño en ambas series es ya absolutamente irreversible. A las 23,30 horas, seis horas después del corte de corriente en la serie B y trece horas después del corte de corriente en la serie A, el comité de empresa manifiesta su intención de dar entrada en la factoría a todos los trabajadores y de conectar las series para ponerlas de nuevo en funcionamiento, es decir, después del período de cinco horas que los técnicos consideran como período máximo para la recuperabilidad de la instalación.

Simplemente, sin hacer ningún juicio de valor, doy por acabada mi descripción sobre los acontecimientos que tuvieron lugar y condujeron al cierre de las cubas electrolíticas en San Ciprián.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Aranzadi. Para intervenir en nombre del Grupo que ha solicitado la comparecencia, tiene la palabra el señor Aja, por diez minutos.

El señor **AJA MARIÑO**: Agradezco en nombre de mi Grupo y en el mío propio la comparecencia del señor Presidente del INI en esta Comisión.

Quiero dejar constancia que la petición de esta comparecencia está basada primordialmente en conocer de forma directa la intención del INI, a través de su Presidente, sobre la reactivación total y absoluta del complejo de Alú-

mina-Aluminio, en Xove, San Ciprián. Considero que la futura viabilidad de una fábrica de esta índole y lo que económica y socialmente representa para la zona es un problema de Estado. Por tanto, ha de dársele una solución satisfactoria que resuelva la angustia creada a la comarca ante el espectro de una paralización total o parcial de la misma.

Mi intervención va a ser por tanto muy breve y con ella sólo voy a tratar de que ante esta Comisión se aclaren los hechos que han provocado esta ilógica situación, y de que por parte del señor Presidente del INI se nos diga las intenciones del mismo para la solución del problema, como he dicho anteriormente.

Tal y como sucedieron los hechos se establecen una serie de responsabilidades y culpabilidades por parte de unos y otros, que no reflejan la auténtica realidad ni el fondo del problema, porque el problema, señor Presidente, radica en que, ante una situación límite como la que ocurrió en el complejo de Alúmina-Aluminio, el Gobierno, en este caso el INI, no utilizó ningún tipo de mecanismo, como podía ser la declaración de alarma que no permitiera la paralización de las cubas.

Señor Presidente, ¿es que el Gobierno no posee mecanismos legales para actuar en casos de emergencia? Porque, de ser así, estaremos en esta nación expuestos a que por parte de cualquier comité o de cualquier empresa se paralice la producción de la misma, con el riesgo de provocar grandes pérdidas para la economía nacional.

El español medio se pregunta por qué razón no se puso en marcha el estado de emergencia antes de que ocurriera la paralización de las cubas electrolíticas, puesto que si hubo irresponsabilidad por parte del comité de empresa, también hubo irresponsabilidad por parte de las administraciones competentes en la materia al no atajar el conflicto a su debido tiempo. Por tanto, considero que emitir juicios de valor, tal y como decía el señor Presidente, sobre la responsabilidad en este suceso a trabajadores, empresas o administraciones, carece de consistencia en tanto en cuanto no sea nombrada una comisión investigadora que analice los hechos y saque sus conclusiones sobre lo acontecido.

Lo cierto, señor Presidente, es que ha existido un factor desencadenante, que fueron los productos del «Casón», que ni empresa ni trabajadores tuvieron arte ni parte en el traslado de los mismos al puerto de Alúmina-Aluminio, factor que provoca un enfrentamiento entre trabajadores y empresa, acarreado como consecuencia el cierre antes mencionado, los despidos y la regulación de empleo. Por tanto, no sólo deben cargar con la responsabilidad los trabajadores, sino también los representantes de la Administración que han producido este desastre, puesto que las autoridades de Industria y Trabajo han dejado a la empresa y trabajos abandonados a su suerte, ya que, cuando apareció en el complejo la primera autoridad, es decir, el Delegado de Trabajo, una serie ya estaba parada y la otra quedaba muy poco para su paralización.

No comprendemos, señor Presidente, cómo conociendo como conocían las autoridades la conflictividad que en anteriores ocasiones había surgido en la factoría, no fue

se el Gobierno consciente de que traer unos productos para la fábrica, que en base a los antecedentes ocurridos en Finisterre y Guitiriz, a buen seguro iban a provocar alteraciones laborales en el complejo, sabiendo como se sabía que en otras ocasiones se salvaron las cubas por el escaso margen de diez minutos. No comprendo, señor Presidente, cómo la dirección de la empresa da autorización al señor Gobernador para realizar la operación de carga en el buque «Galerno», sin el conocimiento previo del comité de empresa.

¿Cómo la empresa permite la formación de barricadas sin denunciar tales hechos a las autoridades y dando todas las facilidades para ello? Damos por supuesto que la petición para la utilización del puerto de Alúmina-Aluminio la realizó el señor Gobernador y no otra autoridad. ¿Tuvo constancia el señor Presidente del INI de que se iba a realizar el embarque de la carga del «Casón» por el puerto? ¿Lo sabía el Presidente de INESPAL o simplemente tuvo conocimiento de dicho embarque el director del complejo?

Señor Presidente, creo que debe estar de acuerdo con nuestro Grupo en que si la empresa fuera de su propiedad no permitiría realizar tal operación sin que existiese un conocimiento previo de las garantías y seguridad para sus instalaciones, de las repercusiones que podría traer para el complejo el citado embarque y aún más conociendo lo ocurrido en las poblaciones de Finisterre, Corcubión, Cee, Parga y Guitiriz. Sin embargo, se obviaron todas las repercusiones que podrían ocurrir y se autoriza la entrada y cargamento del buque «Galerno» aun a sabiendas de todas las consecuencias que esto podría acarrear.

No comprende nuestro Grupo ni los ciudadanos cómo posteriormente a esta situación, es decir, la permisibilidad para el embarque, formación de barricadas, instalación de un bando de coordinación de operaciones dentro de la factoría y dadas las amenazas de abandono por parte del comité de empresa, se deja a la misma en manos de la decisión de dicho comité, sin que se decrete el estado de alarma, estado de alarma que hubiera disipado la duda sobre la intencionalidad de la empresa con respecto a una futura o posible regulación de empleo, de cara a los trabajadores de la misma, duda que no es extraña dada la situación laboral que se vive en Galicia si tenemos en cuenta el desmantelamiento industrial que se está realizando en la citada Comunidad Autónoma.

Lo cierto es, señor Presidente, que el cargamento precedente del «Casón» que debía cargarse en el «Galerno» el sábado, día 12 de diciembre, a las 13 horas, no se hizo hasta el lunes a las 21 horas, y que el «Galerno» no salió de las inmediaciones del complejo hasta el martes, día 15, a las 21 horas; que la fábrica fue abandonada a su suerte por las autoridades laborales competentes en la materia, ya que desde el sábado, día 12, en que estalló el conflicto hasta el martes, día 15, a las 13 horas, no apareció nadie por el complejo abandonado al azar, tal vez porque 16.000 millones de pesetas no representen preocupación para la Administración ni tampoco la pérdida de 2.000 puestos de trabajo directos e indirectos.

Esta triste situación puede volver a repetirse e otras ins-

talaciones, y la prueba la tenemos estos días en el conflicto suscitado en el abastecimiento de carbón ENSIDE-SA, al parecer resuelto en el día de ayer.

El INI y, por tanto, el Gobierno deben atajar de inmediato tales situaciones y controlarlas de forma resolutive y eficaz, garantizando con los medios a su alcance los puestos de trabajo existentes y la productividad de las empresas estatales.

No puede el Gobierno inhibirse ante estos problemas, dejándoselos a los responsables de las comunidades autónomas, puesto que las empresas donde el INI es mayoritario, como es el caso de Alúmina-Aluminio, son de todos los españoles y, por tanto, es el Gobierno quien debe defender los intereses de la nación y exigir las responsabilidades necesarias a quien hubiere incurrido en ellas.

Tal y como están ahora las cosas, a los ciudadanos de la Mariña de Lugo les preocupa la total puesta en marcha de las instalaciones. De ahí que ruegue al señor Presidente me conteste a las siguientes preguntas: ¿Se van a poner en funcionamiento todas las cubas electrolíticas y recuperar los puestos de trabajo existentes antes del conflicto?

¿Van a renovarse nuevamente los contratos a las empresas auxiliares? ¿Ha confirmado la empresa aseguradora que iba a costear los gastos producidos por la paralización? En caso contrario, ¿quién va a pagar los 16.000 millones de pesetas? ¿Cuánto tiempo considera el señor Presidente del INI que necesitará el complejo para recuperar su normal funcionamiento? ¿Cómo es posible que las cubas se paralicen el día 15 y muchos de los despedidos reciban la comunicación de incorporarse al trabajo días después? ¿Comunicó usted al Presidente de la Junta, señor González Laxe, la gravedad de la situación, al objeto de que decretase el estado de alarma?

Señor Presidente, muchos de los trabajadores despedidos han sido coaccionados, impidiéndoseles la entrada al trabajo. Sin embargo, ahora se encuentran en la calle, cuando en anteriores ocasiones se había destinado fuerza pública para garantizar la entrada de los trabajadores. ¿Tiene previsto el INI el análisis de cada caso de los despedidos y está dentro de lo factible el reconsiderar la postura que respalda?

Señor Presidente, hay que tener en cuenta que el Gobernador Civil mandó desalojar las viviendas próximas al lugar del embarque del buque «Galerno», en la parroquia de Morás. Al haber acuerdo previo entre empresa y trabajadores, ¿no era lógico el evacuar la empresa, siendo ésta una recomendación del Gobierno Civil?

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir? (Pausa.)

En primer lugar y por la Agrupación de Diputados del Partido Liberal, tiene la palabra el señor Pardo Montero.

El señor **PARDO MONTERO**: Señor Presidente del INI, sé que usted y su departamento no provocaron el hecho, sino que más bien fueron los receptores de un suceso, de un evento no deseado. El sentido de la comparecencia, tal como la formula el grupo de Coalición Popular, más bien

hace referencia a qué actuaciones o previsiones de futuro tiene adoptadas esa institución para resolver la temática planteada. Por lo tanto, voy a ser muy breve. Pero quizá sea conveniente, para la clarificación, el que nos exponga, por lo menos en lo que alcance su conocimiento, actuaciones pretéritas creo que no suficientemente explicadas. Por ejemplo, es evidente que el periplo de los bidones del «Cason» por la provincia de Lugo, a los ojos de un gallego no tiene explicación alguna. Abundan puertos y litoral en toda Galicia, próximos e inmediatos al lugar del hecho, para que sea necesario llevar la incertidumbre, la inquietud a otras zonas alejadas, que bastantes cargas y servidumbres tienen ya y que no tenían por qué soportar al carga de un evento, repito, no deseado. Pero lo cierto es que hasta Lugo llegaron los bidones y lo cierto es que —imagino— las autoridades lucenses tendrían la responsabilidad y el deseo de sacarlos rápidamente de allí, como una patata caliente que a veces estorba y cuando es notoria mucho más.

Ahora bien, ¿por qué se eligió precisamente el puerto de Alúmina-Aluminio? Y no me sirve que se diga que al final se embarcaron por un puerto que estaba más o menos de desecho, que había servido para el momento y tiempo en que la factoría fue construida. Porque la información de que dispone el pueblo de Galicia es que el rechazo de los trabajadores de Alúmina-Aluminio se produjo justamente en cuanto se pretendía hacer uso del puerto que utiliza también diariamente la propia factoría. ¿Es esto así? Es un tema a clarificar. Yo no lo sé y, en todo caso, mi opinión privada no cuenta aquí, sino que deseo saberlo por boca de un responsable.

¿Condescendió el INI a esta postura? Y, en ese caso, ¿por quién fue solicitada la autorización? ¿A qué organismo, a qué institución se debe la responsabilidad de que fuera utilizado el puerto de Alúmina-Aluminio para el embarque de estos bidones en el carguero que estaba esperando?

Desde otro punto de vista —y voy a ser muy breve en este caso—, ¿los trabajadores tenían unas determinadas normas previas o simplemente las que surgieron después de soportadas las circunstancias derivadas del «Casón» y de la actuación inicial de los propios trabajadores, o había normativa previa de la empresa para supuestos similares, parecidos o que entrañasen una disconformidad entre el comité de empresa y los responsables de la dirección de Alúmina-Aluminio? Porque ciertamente en la actuación del comité de empresa notamos una cierta singularidad, que, en caso de confirmarse la sospecha que tenemos, sería una abierta irregularidad y una abierta y todavía mayor insolidaridad; pero puede ser que tuviesen justificaciones. Nosotros sabemos que cuando una industria quiebra, cuando una empresa decae, normalmente se depuran responsabilidades, de la quiebra por fraude o por dolo a la quiebra por culpa o por negligencia, y a veces se pena a la dirección de la empresa, en un discurrir natural de las cosas, sin ninguna culpa, por lo menos, de orden penal. Esto debe llevarnos a la consecuencia de que tampoco los reponsables del comité están exentos no ya de responsabilidades de tipo laboral sino de tipo penal, si

provocan, como parece ser, un quiebro al futuro de Galicia y un perjuicio económico de 16.000 ó 20.000 millones, que las dos cifras se barajan y aquí se han indicado ya. Pero quizás existan justificaciones y en ese caso me gustaría saberlas, porque ha sido tal el cúmulo de noticias contradictorias que al final nos quedamos sin saber si hay buenas razones para la actuación del comité de empresa; y nos gustaría que el señor Presidente nos indicase cuántos trabajadores lo componene, creemos que 24, y además a qué formaciones sindicales corresponden. Conviene que Galicia sepa todo esto, que se clarifique el tema y, en su caso, se sepa si hay justificación a la actuación del comité o si ha sido una simple descoordinación entre la dirección de Alúmina-Aluminio y el comité o si ha estado motivado por circunstancias externas que trascienden el propio ámbito del evento que se estaba tratando de solventar.

Dicho esto, llego a la tercera parte y con ello concluyo: ¿qué acciones de recuperación se han previsto por esa Presidencia y por el Instituto que dirige? ¿En qué están basadas? ¿Qué costo nos suponen? ¿Qué garantía legal hay de que esto se produzca así y cuáles son en realidad las medidas adoptadas para que esto no pueda o no deba volver a suceder?

El señor **PRESIDENTE**: Por la Agrupación de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Curiel.

El señor **CURIEL ALONSO**: Debo decir que aunque he entrado un poco tarde he seguido con mucha atención las palabras del Presidente del INI. Y he de confesar que esperaba otro tipo de intervención. Me ha parecido que estamos ante una intervención estrictamente administrativa, diría que fríamente administrativa, señor Presidente; una intervención más de un jefe de personal que de un cargo político de altísima responsabilidad de este Gobierno, al tratar un hecho en el que todos coincidimos que es un acontecimiento desgraciado para la empresa, para los trabajadores, para Galicia y también para la Administración. Creo que vamos mal si a todo lo ocurrido le damos un tratamiento estrictamente sindical y ustedes, como cargos políticos que son, no jefes de personal, se sienten tranquilos y más o menos sosegados diciendo: Aplíquese la norma, caiga quien caiga. Y el tema se resuelve con 109 despidos y 23 miembros del comité de empresa en la calle.

Ustedes omiten las causas que rodean todo lo ocurrido. Usted ha hablado de irracionalidad, y es verdad; pero estará de acuerdo conmigo, señor Presidente, en que desgraciadamente la irracionalidad ha presidido todo lo ocurrido desde que se tuvo noticias del accidente del «Casón», discutido anteriormente con el Director General de la Marina Mercante, hasta este lamentabilísimo acontecimiento que terminan pagando los trabajadores de Alúmina-Aluminio de Lugo.

Señor Presidente, lo fácil es ser duro con unos y livianos con los otros responsables. No digo que no haya responsabilidades que correspondan al comité de empresa y a los trabajadores, dijo que no son los únicos responsables de lo que ha ocurrido y que el origen de lo que suce-

de en Alúmina-Aluminio es político, porque no hay un conflicto sindical que explique lo que ocurre. Es un acontecimiento ajeno a la empresa el que desgraciadamente desencadena una serie de acontecimientos que terminan como el rosario de la aurora.

Quería exponer algunas cosas, con el ánimo de saber —yo no lo sé— si en la Administración existe voluntad política de evitar dentro de lo posible una salida traumática, porque ya es bastante traumático todo lo que ha ocurrido, o si simplemente ustedes creen que de esta forma, tal y como están las cosas, se resuelve la situación.

Yo tengo la sensación de que, en todo esto, la cuerda se rompe por la parte más débil. Le quiero hacer una pregunta: ¿Por qué se oponen ustedes a que exista una comisión de investigación, donde estén los sindicatos, donde esté la UGT, que es mayoritaria en el Comité de Empresa de Alúmina-Aluminio, donde estén las centrales sindicales, donde esté la Administración central, la Administración autonómica, las autoridades del INI? ¿Por qué se oponen ustedes a la comisión de investigación que delimita las responsabilidades de todos y que se pueda saber exactamente lo que ha ocurrido? El Director General de Marina Mercante nos decía hace un momento que en el Departamento en el que trabaja, del que es corresponsable la Dirección General que él ocupa, hay una comisión de investigación que está trabajando, donde se van a delimitar las responsabilidades a que hubiere lugar por todo aquello que ocurrió, como es lógico, en el ámbito de su competencia. ¿Por qué se niegan ustedes terminantemente a que exista una comisión de investigación de cualquier signo para saber exactamente qué es lo que ocurre y para que actúen por pleno conocimiento de todo lo que ocurre allí?

No hay animosidad política, señor Presidente. Sería absurdo, si la UGT está en mayoría en el comité de empresa, pensar que hay animosidad política contra la Administración socialista. En principio, no lo entiendo, no creo que sea así ni creo que pudiera ocurrir. Por consiguiente, no hay lecturas interesadas en lo que estoy diciendo. Habría que intentar que esa comisión pudiera existir. Yo creo que eso pacificaría los ánimos y se asumirían las responsabilidades por parte de todos, en un ambiente menos crispado que el que todavía hoy se está viviendo por los trabajadores, por las familias y por las organizaciones sindicales que tienen que ver con este acontecimiento desgraciado que allí se ha vivido.

En segundo lugar, a mí me ha llegado la información esta misma mañana, señor Presidente, de que se está realizando más rápido de lo previsto la normalización de las cubas electrolíticas. No sé si eso es así y me gustaría que usted nos diera las previsiones, más o menos temporales, que hace el INI en cuanto a la normalización completa del funcionamiento de la empresa. A mí me asalta una duda, que yo se la transmito, respecto de lo que esta mañana hablaba con un miembro del comité de empresa. Cuando se recupere el pleno funcionamiento de la empresa, ¿finalizarán las medidas que se han adoptado de tipo laboral en cuanto a la existencia de un número u otro de trabajadores de la empresa? Yo le pregunto: ¿Ustedes han

considerado la posibilidad de que, en el momento en que la empresa esté a pleno funcionamiento, puedan entrar a trabajar, y normalizar en ese sentido la situación, todos los despedidos —como es lógico, yo pido la reincorporación de todos— o por lo menos una parte? Es decir, ¿es posible pensar que en el INI o en el Gobierno hay voluntad política de encontrar una fórmula en virtud de la cual además de la normalización del funcionamiento de la empresa se pudiera conseguir también una normalización, digámoslo así, sindical, en el sentido de que se pudiera restituir a todos los despedidos en su propio trabajo?

En tercer lugar, me decían también esta mañana que las relaciones entre la administración y las organizaciones sindicales prácticamente no existen. Me lo dicen esta mañana y yo se lo transmito así; si mi información es equivocada lo celebro, señor Presidente. En acontecimientos como el ocurrido se puede uno equivocar más o menos, y yo comprendo que todos lo hagamos, pero es seguro que nos equivocamos si no hay comunicación. Repito que me han dicho esta mañana que la comunicación entre organizaciones sindicales y el INI no existe, está prácticamente cortada; y que ustedes se remiten simplemente a lo que se determine en Magistratura cuando se vean los juicios correspondientes de los despedidos.

Yo creo que estamos ante un problema, señor Presidente, y termino con ello, en el que habría que requerirles como responsables políticos de sensibilidad insuficiente. Ustedes están en pleno derecho de actuar como lo están haciendo, de acuerdo con la legislación; lo pueden hacer y nadie les puede discutir eso. Sí podemos discutir, creo yo, la repercusión política, la repercusión sindical, la repercusión en la zona, que puede tener un tratamiento estrictamente jurídico o administrativo de este problema.

La interrogante que me planteo y la cuestión que le traslado es si ustedes están dispuestos y tienen voluntad de abordar todo este lamentable asunto desde una perspectiva no estrictamente administrativa; si están dispuestos a abrir un canal de comunicación y de diálogo con las organizaciones sindicales y ver si en ese diálogo con las organizaciones sindicales se puede encontrar alguna vía, no digo de solución porque al punto en que ya han llegado las cosas, es difícil encontrar soluciones, pero sí de salida para que las fórmulas finales sean lo menos traumáticas posible para todos, para la Administración, para los trabajadores, para los vecinos de la zona, para las familias y, lógicamente, también para los intereses industriales de Lugo y de Galicia en general. Pero hágame usted el favor, a ver si vamos consiguiendo que no paguen siempre los mismos. No deja de ser un poco lamentable que, al final, el «Casón» termine con 109 trabajadores despedidos pero con todos los gobernadores civiles en su puesto.

El señor **PRESIDENTE**: Por la Agrupación del PDP, tiene la palabra el señor López Guerrero.

El señor **LOPEZ GUERRERO**: Señor Presidente, señoras, tenemos que mentalizarnos que en este desafortunado asunto tratamos de comportamientos humanos y no

de actos realizados por robots. También hay que pensar en los antecedentes que pueden incidir en los comportamientos de las personas, en este caso los trabajadores de Alúmina-Aluminio, correspondiendo a la Administración la difícil y honrosa tarea de asumir su responsabilidad con generosidad, con esa generosidad que precisa la conservación de puestos de trabajo, que no abundan en estas circunstancias.

Quiero hacer hincapié en que hay que tener en cuenta que, de la noche a la mañana no se puede transformar en trabajador industrial a un agricultor o a un marinero y que la posible responsabilidad de los trabajadores se opone en progresión geométrica a la «arresponsabilidad» de sus familias, que necesitan comer.

Cuando los medios de comunicación social publicaban en Galicia que el Gobierno Civil, en un alarde de incompetencia que ya es habitual en España, con órdenes y contraórdenes había sembrado el más absoluto caos, los trabajadores de Alúmina-Aluminio sabían que el Gobernador Civil insistía en que no había pasado absolutamente nada y que no quería explicar dónde se hallaban los bidones descargados del «Casón», que a su vez eran obstaculizados en Guitiriz por los vecinos para impedir su pase al campamento de Parga, teniendo que actuar las fuerzas antidisturbios para lograrlo. También sabían los trabajadores de Alúmina-Aluminio que la Consellería de Pesca prohibía faenar en la zona del accidente, que el Grupo Popular solicitaba en el Parlamento de Galicia la dimisión del Presidente de la Xunta, González Laxe, del Delegado del Gobierno en Galicia, Domingo García Sabell, y del Gobernador Civil de La Coruña, Andrés Moreno Aguilar, por considerarles responsables de la confusión reinante durante la evacuación de las poblaciones afectadas por el siniestro «Casón», mientras vecinos de San Ciprián, en Lugo, bloqueaban la entrada de Alúmina-Aluminio para que no entraran los bidones rescatados del barco. Como, pese a la oposición de los vecinos y de los trabajadores de Alúmina, los bidones de cresoles y anilinas descargados del «Casón» fueron cargados el lunes 14 en el carguero «Galerno» en el puerto de Morás, actualmente fuera de servicio, para ser transportados a Holanda, su país de origen, esperamos que se investiguen y aclaren las cosas con generosidad y que los auténticos responsables cumplan con su ético deber, sin que la cuerda se rompa por el lado más débil.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Moldés.

El señor **MOLDES FONTAN**: Voy a ser breve, dado que no sólo hoy se ha debatido este asunto sino que también, por lo menos a nivel del pueblo de Galicia, se ha debatido en los dos últimos meses. Yo creo que los hechos son muy conocidos por toda la opinión pública gallega y que la intervención aquí hoy del Presidente del Instituto Nacional de Industria prácticamente nada nuevo añade a lo que ya sabíamos. Como se ha dicho, es una intervención administrativa y él mismo ha hablado de que no quería emitir juicios de valor, aunque desde nuestra condición

de políticos, sí conviene emitir juicio. En un debate en Pleno, en su momento en el mes de diciembre, ya tuve ocasión de decir que había habido irresponsabilidad, negligencia y un alto grado de incompetencia por parte de las autoridades, de la Administración central, de la Administración periférica y también de la Administración autonómica.

Hace un momento por parte del representante de la Agrupación Liberal se dijo aquí que el INI no provocó el hecho. Yo añadiría que tampoco los trabajadores de Alúmina-Aluminio lo provocaron, en el sentido semántico del término, sino que fueron, de alguna manera, los que padecieron una serie de provocaciones anteriores en cadena, que empezaron en la costa de Finisterre y terminaron en la Mariña lucense, de una manera totalmente inconcebible. Por ejemplo, no se puede entender que el Jefe de Protección Civil de Lugo —lo ha dicho el Presidente del INI— manifestase que no había riesgo ni peligro. Si no hay riesgo ni peligro en los productos trasladados a través de media Galicia no se entiende por qué se hace prácticamente con nocturnidad. Se llevan concretamente a Guitiriz para luego trasladarlos al campamento militar de Parga, como se dijo aquí también. Si existía peligro, porque si no lo hubiera habido se podría haber transportado a otros puertos que estaban más cercanos, incluido el de Villagarcía o —por hablar de puertos importantes— el de El Ferrol.

En un debate hace escasos días en el Senado el Ministro de Industria dijo que existía una póliza de seguro. Me quedé un poco sorprendido porque a lo largo de todo este tiempo no se había hecho manifestación pública de que existiese esta póliza, que creo que dijo que era a todo riesgo. Por ejemplo, no se habló de ella en el debate en diciembre en el Pleno cuando por parte del Gobierno intervino el Ministro de Transportes, ni se hizo después a lo largo de todo el mes de enero, siendo la semana pasada cuando se ha tenido conocimiento de su existencia —por lo menos, por mi parte—, por esa intervención del Ministro de Industria. Por eso quisiera preguntarle al Presidente del INI si nos podría dar detalles de cuál es la cobertura real de esa póliza de seguros. Lo digo por la sencilla razón de que cuando empezaron a manejarse cifras de lo que suponía el cierre de la producción de la empresa Alúmina-Aluminio se habló de cifras que van de 16.000 a 20.000 millones. Y durante dos meses se sembró la idea en toda la zona de que ante esa cantidad tan elevada la fábrica podría no reiniciar la producción. Mientras tanto no se dijo, por el contrario, que existía esa póliza, lo que podría haber ayudado a la población de la Mariña lucense, en la zona de San Ciprián, por lo menos a nivel psicológico, a mirar el problema no con tanto temor, ya que la póliza estaba ahí.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Gracia, por el Grupo Socialista.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, desde una penosa sensación, que es la que produce la necesidad de tomar decisiones que a veces no gustan pero que es neces-

sario tomar, voy a intentar exponer la visión de un político de la zona que conoce un poco el entorno, tanto el político como el sindical y el social. Voy a intentar despejar el principio alguna duda sobre lo que se ha planteado aquí respecto a los incidentes que desencadenaron lo que hoy es una situación de difícil salida en todos los aspectos.

A principios de noviembre este Diputado tuvo conocimiento de que se había creado una coordinadora en la zona que tenía como objetivo la reindustrialización de la costa lucense. Miren por donde a mediados de noviembre, mucho antes de que se hubiera producido cualquier tipo de incidente, pedí información al Gobierno sobre cuál era la situación del sector del aluminio. Conozco el entorno y sé que en la zona actúan fuerzas políticas y sindicales que tienen como estrategia, desde que yo las conozco, coger un tema, el que sea, pudrirlo e intentar ligarlo con otro; con este precedente ya me temía que algo iba a ocurrir. Jamás supuse que mi presunción fuera tan acertada.

De los datos que he recibido del Gobierno hay unos hechos que quiero resaltar, al igual que algunas intenciones más o menos oscuras que se han puesto encima de la mesa, respecto a desaparición, reconversión encubierta, etcétera. La factoría de la que estamos hablando venía incrementando la plantilla, venía incrementando su cuota en el mercado, venía haciendo un esfuerzo permanente de financiación de las pérdidas, y por parte de todos los españoles se venían sufragando algunos de sus costos, vía tarifas, con lo que cualquier duda acerca de lo que se pretendía por el INI, por el Gobierno o por cualquier entidad para el futuro queda fuera de toda duda. No existe ninguna posibilidad de discutir que lo que se pretendía era que el futuro fuera el mejor y el más brillante posible.

Resulta difícil racionalizar lo que no tiene ningún sentido racional. Es verdad que hay responsabilidades del comité de empresa y también otras responsabilidades. Lo que ocurre es que no es el Presidente del INI a quien habrá que dirigir las peticiones de responsabilidad, sino a otras personas.

También hay una serie de hechos, una información que quiero pasar a SS. SS. y al Presidente del INI porque creo que de la reflexión de estos hechos se pueden sacar algunas conclusiones al respecto.

Por parte de los trabajadores y del entorno social había unas actitudes en la zona que no se correspondían con lo que decían. Se decía: «La carga es peligrosa», pero se impedía el paso de los camiones entrando físicamente en contacto con la carga. Se decía: «Falta información» —y se decía por alguno de los líderes de las movilizaciones que tiene cargos en el comité de empresa—, pero se afirmaba a alguno de los técnicos que estaban allí acompañando al gobernador: «Aunque destapemos los bidones y salgan rosas, por aquí no pasan». Esta es una expresión literal. Se decía: «Hay riesgo en el transporte», pero se echaba aceite en las curvas para que los camiones derraparan. En algo sí fueron coherentes los responsables, en este caso del comité de empresa y los trabajadores de Alúmina, y otros responsables, al decir: «Si pasan los bidones, se para Alúmina», y lo hicieron. Pararon con pleno

conocimiento de causa de lo que estaban haciendo, porque no era la primera vez que se planteaba esa amenaza. En más de dos o tres ocasiones anteriores se había jugado a la ruleta rusa con los intereses de todos los españoles amenazando con paralizar las cubas y abandonándolas, por causas nimias en algunos casos. Lo que ocurrió simplemente en esta ocasión es que al jugar a la ruleta rusa esta vez sí se disparó la pistola.

Se puede alegar que algunos marineros o labradores no tienen conocimientos suficientes para saber de lo que se trataba, pero que hagan esta afirmación trabajadores que a diario manipulan productos iguales o similares a los que transportaban los camiones, no es de recibo, en absoluto. Sabían muy bien qué tipo de riesgo y de problemas podrían causar, porque a diario viven de eso: de manipular y de trabajar con esos productos.

En este momento, no soy capaz de evaluar por qué se tomaron algunas decisiones. Dudo, incluso, que algunos de los que las tomaron sean capaces de explicarlo. A la hora de evaluar algunas actitudes quiero también hacerlo en los mismos términos en que lo han hecho los representantes políticos del CDS, de Alianza Popular o el PSOE en la zona al abandonar la famosa coordinadora. Se perseguían objetivos diferentes a los que se declaraban; había desproporción entre lo que se hacía y lo que se perseguía, y en este caso me limito a recoger simplemente la literalidad de lo que se pone en prensa porque no los he escuchado directamente.

También hay que hacer una evaluación desde el punto de vista sindical, porque creo que en este caso es obligado. A los líderes sindicales nacionales que intentan ponerse o se ponen en contacto telefónico con los representantes en el comité de empresa, que en teoría están amparados por las mismas siglas, se les cuelga el teléfono. Ante la insistencia en algún caso de que es conveniente que se vaya a los servicios mínimos, la respuesta es, insisto, colgar el teléfono por parte de los representantes del comité de empresa. Esto es absolutamente contrario a lo que yo conozco como cualquier tipo de cultura sindical. Por el contrario, todos los precedentes que conozco —y conozco unos cuantos por mi militancia sindical— van en sentido contrario al de las actuaciones de los responsables sindicales en la factoría, justamente en sentido contrario.

No tomar medidas o no tomar medidas duras sería un mal precedente desde el punto de vista industrial, sería un mal precedente desde el punto de vista político y, desde mi perspectiva, sería un pésimo precedente desde el punto de vista sindical. No es permisible el juego de la ruleta rusa con los intereses de todos los españoles.

Dicho esto, las conclusiones que hacemos los socialistas son las siguientes.

Los socialistas apoyamos las medidas correctoras, pero queremos que se tomen más en base a la ley, en base a la justicia, y pedimos que se haga el estudio, caso a caso, de los trabajadores sancionados.

Deseamos los socialistas la continuidad de las instalaciones, pero añadimos que la deseamos con garantías de viabilidad desde el punto de vista económico, desde el punto de vista social y desde el punto de vista sindical, y

sugerimos al Presidente del INI que en la búsqueda de esas garantías quizá sí sería necesario un diálogo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Aranzadi para responder a las formulaciones de sus señorías.

El señor **PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA** (Aranzadi Martínez): En primer lugar, he visto que varios Diputados se han referido a que yo había hecho una intervención que han tildado de administrativa, propia de director de personal, etcétera. Si yo no he dado juicios de valor ha sido deliberadamente. No los he dado porque ésta es una comparecencia informativa. Estoy seguro de que si hubiera dado juicios de valor todos los Diputados hubieran dicho «no se le convoca al Presidente del INI para que nos diga lo mal o lo bien que lo ha hecho la gente, sino para que nos informe». Si informo dicen que no he dado juicios de valor.

Por supuesto que tengo mi opinión, y la he expresado claramente, en concreto al Diputado señor Curiel y a los representantes sindicales de las dos centrales mayoritarias. Considero que la actuación del comité de empresa en el conflicto de Alúmina-Aluminio es un modelo de actuación sindical pervertida, y lo he dicho clarísimamente. Si ése va a ser el modelo de actuación sindical que va a imperar en el futuro en las relaciones industriales en España, y en concreto en la empresa pública, a lo que nos vamos a ver abocados, evidentemente, es a la destrucción de nuestras empresas, cuando, al contrario, a lo que habría que ir es a un modelo de relaciones industriales moderno, que permita que nuestras empresas privadas y públicas sean capaces de competir adecuadamente en el nuevo entorno comunitario en que, efectivamente, van a hacer falta unas exigencias de mejora de nuestra productividad y competitividad.

Yo nunca he escondido mi juicio de valor sobre la actuación del comité de empresa en Alúmina-Aluminio. Lo que ocurre es que, como ha dicho el Diputado Isidoro Gracia, no todo el mundo de todas las centrales sindicales opera de la misma manera.

Como es lógico, en toda aquella larga noche en que estuvimos siguiendo las actuaciones de la empresa, ante la negativa de los trabajadores a incorporarse a su puesto de trabajo, tomamos contacto con los representantes de ambas centrales sindicales, como decía Isidoro Gracia. Lo que ocurrió es que los representantes nacionales no pudieron, en muchos casos, ni hablar con los representantes del comité de empresa.

Yo le confieso, señor Curiel, que he echado en falta un pronunciamiento claro de las centrales sindicales con respecto a la actitud que han adoptado algunos de sus miembros.

Esto en lo que se refiere, como digo, a los juicios de valor sobre la actuación del comité de empresa. Vuelvo a repetir que mi opinión es que es un modelo de cómo no deben ser las relaciones industriales y laborales en una España moderna con el horizonte del siglo XXI.

Por otro lado, con respecto al miedo que sigue planeando sobre la reapertura de las instalaciones, sobre si esto

fuera una especie de maniobra realizada con el fin de no reabrir las, yo no hago más que repetir las palabras del Ministro de Industria: eso carece de sentido, estas instalaciones son las instalaciones más modernas de Europa, el proceso de reapertura se ha iniciado, de hecho hay dos cubas arrancadas; a finales de mes habrá 32, y existen 372 trabajadores recuperados de los 574 que están en regulación de empleo.

Es una desgracia que la empresa no haya podido aprovechar estos seis meses con un precio del aluminio por encima de los 2.000 dólares tonelada y tenga que estar perdiendo una producción de 80.000 toneladas por la parada producida por el abandono y el no cumplimiento de los servicios mínimos por parte de los trabajadores.

En lo que se refiere a la cobertura de la póliza de seguros, efectivamente, existe una póliza de seguros a todo riesgo. En ningún caso se ha ocultado que existiese esa póliza de seguros a todo riesgo. En el INI, en el momento en que se nos ha preguntado (y realmente los representantes de la prensa en concreto, yo creo que lo preguntaron al día siguiente) se dijo que efectivamente, existe una póliza de seguros a todo riesgo, abierta por Musini y reasegurada por la American Home Insurance Company, que a su vez la ha reasegurado en los principales reaseguradores internacionales. Esta póliza cubre tanto los daños físicos como los beneficios perdidos por la no producción de metal, mientras no se produzca aluminio. Pero hay daños que no pueden ser cubiertos por el seguro, como son, por ejemplo, los daños de imagen comercial en aquellos clientes de distintos países a los cuales va a haber que cancelar los pedidos a causa del cierre de la factoría.

En cuanto a la actuación de la empresa, me tengo que remitir concretamente a ella; lo siento mucho, pero yo no puedo hablar aquí de lo que han hecho los Gobernadores y los Directores de Marina Mercante. Yo soy Presidente del INI, y el Presidente del INI tiene que hablar de lo que pasa en el INI; es absolutamente lógico. Carece de sentido que yo me ponga a hablar de lo que han hecho los Gobernadores, los buques o cualquier elemento, que entiendo que puede ser pertinente a la hora de dar un juicio global sobre la situación. Creo que ha estado aquí anteriormente el Director General de la Marina Mercante y habrá respondido a lo que le corresponde a él, que son los temas de Marina Mercante. Yo respondo a lo que es la actuación de la empresa y, en concreto, la empresa Alúmina-Aluminio.

Lo que sí puedo decir (y no porque me lo hayan contado «a posteriori», sino porque seguí de media hora en media hora el proceso que estaba teniendo lugar en Alúmina-Aluminio, en concreto la noche en la cual ya había salido la carga del «Galerno») es que difícilmente se puede invocar en la actuación del comité de empresa ningún tipo de pánico. Por varias razones: una, porque los trabajadores estuvieron todo el tiempo metidos en la fábrica sin trabajar. Como reacción de pánico no deja de ser curioso que cuando uno decide abandonar el puesto de trabajo no se marche, se quede enredando y revoloteando por los distintos lugares de la fábrica. Eso no es una reac-

ción de pánico. Por otro lado, a partir creo que de las diez de la noche, cuando sale el buque con la carga del «Casón», no veo qué reacción de pánico se puede provocar. Cuando los camiones se mueven, como decía antes, justamente en sentido contrario a donde estaban los trabajadores, se abandonan los puestos de trabajo. No entiendo que ésa pueda ser una reacción de pánico. Nadie tiene una reacción de miedo cuando el objeto que genera su miedo se aleja de donde está. Por tanto, yo no creo que tenga sentido invocar ese pretexto a la hora de explicar cómo actuó el comité de empresa.

Por otro lado, a lo largo de la noche, el comité de empresa, lejos de adoptar, como decía antes, una actitud cada vez más razonable, cada vez proponía cosas más aberrantes, y lo digo claramente. Como he dicho por escrito, y ese escrito consta, el comité de empresa pidió todos los poderes administrativos y técnicos en la empresa como exigencia para reincorporarse a trabajar, amén, como he dicho, de otra serie de exigencias.

Ante esta situación, vuelvo a repetir, de manifiesta irracionalidad e irresponsabilidad en el comité de empresa, yo entiendo que la empresa en todo momento, desde el principio, (como he dicho, sugiriendo una salida alternativa, que era el Portiño de Moriñas, en lugar de que la carga pasase por el puerto de San Ciprián) de lo que trató es de hacer lo que era su obligación: salvaguardar las instalaciones; tratar de convencer al comité de empresa de que mantuviese una actitud responsable; sugerir alternativas que permitiesen evitar el paso de la carga a través del recinto del complejo; establecer e invocar el cumplimiento de los servicios mínimos, cosa que, por otro lado, todos los trabajadores conocen perfectamente. Los trabajadores que a las diez de la noche se tenían que incorporar lo sabían perfectamente, porque esa distribución de puestos de trabajo estaba hecha ya desde el 1.º de enero del año anterior y, además, no revestía ninguna complejidad. Por otro lado, la convocatoria de incorporación a los servicios mínimos es algo que se realizó a través del comité de empresa, a través de la radio local, a través de telegrama, a través de ponerlo en el tablón de anuncios, a través de coches con megáfono, etcétera. No entiendo que en este contexto se pueda acusar a la empresa de inhibición como han hecho algunos Diputados.

Por otro lado, como he dicho, desde el INI nos pusimos rápidamente en contacto con los representantes de las federaciones sectoriales correspondientes de UGT y Comisiones Obreras. En algún caso a esos representantes ni siquiera se les dejó entrar en el recinto; en otros casos se les colgó el teléfono. Entiendo que hubo un divorcio, en lo que se refiere a actuación sindical, entre miembros de determinadas centrales sindicales dentro de la empresa y lo que era una actitud responsable de las centrales sindicales a nivel nacional. Y entiendo, como digo, que esa actitud sigue siendo responsable. Como usted ha dicho, señor Curiel, de la misma manera, efectivamente, y es comprensible, que las centrales sindicales no han hecho una crítica explícita en público con respecto a la actitud de los trabajadores, es cierto también que tampoco han hecho ninguna defensa; lo cual estoy absolutamente conven-

cido de que va en el sentido de considerar la actitud responsable y dialogante de las centrales sindicales.

Tampoco admito lo que ha dicho el Diputado Curiel de que existe ruptura de relaciones entre el INI y las centrales sindicales. Mantenemos relaciones continuas y recientemente hemos mantenido contactos tanto con UGT como con Comisiones Obreras sobre este tema y sobre otros muchos temas. Otra cosa es que considere que existe una ruptura de las relaciones sindicales algún miembro del comité de empresa que está despedido. No sé, si no, a quién se refiere, porque si usted consulta a los máximos representantes nacionales tanto de Comisiones Obreras como de UGT, dudo muchísimo que le digan que están rotos los puentes informativos con el INI. No sé de qué personas está usted hablando, pero en todo caso, desde luego, le recomendaría que hablase con los máximos representantes de ambas centrales sindicales, para que le den una opinión al respecto.

Por otro lado, lo que ha ocurrido en Alúmina-Aluminio es grave, porque es un gravísimo precedente, y efectivamente, el señor Aja ha citado lo que ha ocurrido en el Parque de Carbones de Aboño. Y vuelvo a insistir, señor Curiel, que yo creo que eso no es un modelo de actuación sindical moderno es un modelo de actuación sindical pervertido. No se puede utilizar como mecanismo de presión en un conflicto la amenaza de parar las instalaciones. En concreto, en el caso del Parque de Carbones de Aboño puede producirse un daño en torno a 40.000 millopes de pesetas si tuviesen que ser repuestas las baterías de cock. Además, en el Parque de Carbones de Aboño lo que se está pretendiendo es una modificación de un convenio colectivo ya pactado, algo que hay que reconocer que es una auténtica novedad dentro del campo de las relaciones laborales y de las relaciones industriales; es decir, una actuación amenazando con no suministrar pasta de carbón a una empresa como Ensidesa, que está en pleno proceso de reconversión, con una exigencia de ser rentable en 1989, y además con la pretensión de que un convenio que está en vigor se cambie. En ese contexto, señor Curiel, yo creo que las empresas tenemos que hacer lo que podemos y, por supuesto, nosotros estamos y siempre hemos estado abiertos a todo tipo de diálogo y de negociación con las centrales sindicales. Y, difícilmente se puede acusar de no dialogar a la empresa en este caso, cuando mantuvo un diálogo continuo de más de 24 horas. Ahora bien, cuando en este diálogo el comportamiento de una de las partes y lo digo claramente es manifiestamente irresponsable, crecientemente irresponsable además a lo largo de todo el proceso, y no solamente con la empresa, sino con los propios responsables sindicales de sus propias centrales sindicales, yo considero bastante difícil explicar de acuerdo con parámetros normales la actuación del comité. Ahora bien, yo creo que en todo momento se siguió el objetivo inicial de la empresa, que era tratar de salvar las instalaciones y, en consecuencia, los puestos de trabajo.

Respecto a lo que me preguntaba el señor Aja sobre si hablé con González Laxe, le diré que en aquel período hablé con todas las autoridades, incluido el señor González Laxe.

También me ha parecido que el señor Aja decía que había habido una especie de permisividad o connivencia de la empresa, lo cual desmiento rotundamente.

Lo que pretendía la empresa en todo momento era calmar al comité de empresa y llamarle a la responsabilidad.

Si hay alguna otra cosa que no he contestado, por favor me lo vuelven a preguntar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Aranzadi. El señor Aja tiene la palabra, y le ruego brevedad.

El señor **AJA MARIÑO**: A lo que yo me refería al hablar de connivencia de la empresa es a que parece ser que el señor Gobernador Civil de la provincia de Lugo llamó el día 11, a la una de la mañana, al director de la fábrica, para pedir la autorización para hacer el citado embarque, autorización que se le dio. Y había un plan de evacuación entre el director de la empresa y el comité de empresa. Cuando llegó el jefe de protección civil, en ese momento no conocía el contenido de los bidones; después sí se supo, cuando vino el Gobernador Civil. Y la factoría, efectivamente, se abandonó en el momento del primer movimiento de los camiones, por descoordinación entre los mandos que estaban al frente de las fuerzas de seguridad y el mando que estaba en la factoría nombrado por el Gobernador Civil, que fue lo que motivó el primer desalojo de los trabajadores, que después no reingresaron.

En cuanto al llamamiento por parte de la empresa invocando lo que había dictaminado la Delegación de Industria por el decreto de los servicios mínimos, se refería al año 1982, y no a la actualidad. Por eso creo que en esto las autoridades, en este caso de Trabajo y de Industria, también tienen parte de responsabilidad por no presentarse, dado que el conflicto surgió el sábado, hasta el martes sobre la una de la tarde, cuando la serie A estaba ya totalmente parada y la serie B en vías de paralización.

Efectivamente, como usted bien dijo, la empresa puso toda su voluntad. Me consta que las sanciones iban a ser meramente simbólicas, quedando la duda de los pagos, de los cuales se harían cargo los ayuntamientos, para evitar mayor conflictividad.

También es cierto que los sindicatos desde Madrid, tanto UGT como Comisiones Obreras, llamaron al comité de empresa y les fue colgado el teléfono, lo cual es un hecho que nos preocupa a nuestro Grupo. Es un hecho grave que los comités de empresa desautoricen a sus mandos naturales, porque estos casos pueden surgir nuevamente con otras empresas. Por eso creemos que el Gobierno debe tener unos mecanismos para utilizar, como en este caso, la situación de alarma, para tratar de solucionar estos temas de alguna manera, porque esto puede volver a repetirse y es peligroso para la economía nacional, y más peligroso, como decía anteriormente el señor Curiel, para los más débiles, que son los trabajadores.

Hay una serie de despedidos, como dije anteriormente, que recibieron la comunicación del reingreso al puesto de trabajo posteriormente a la paralización de las cubas. Por eso decía anteriormente que se analice caso por caso, porque me temo que en alguno de ellos ha pagado justo por

pecador. Yo pido, como se pidió anteriormente por otros Diputados, que en cuanto a los despedidos se analice caso por caso, vuelvo a repetir, porque algunos no han tenido constancia de ese requerimiento de los servicios mínimos.

Es más, cuando el comité se dirigía a los trabajadores, decía: «Compañeros, tranquilos, esto va muy bien». Y parte de las cubas ya estaban paralizadas. Creo que eso hay que analizarlo con mucha calma, hay que investigarlo y ver las responsabilidades.

En cuanto al portavoz socialista, que hablaba de la coordinadora y de que se temía que algo iba a surgir, si lo temía no sé cómo el Gobernador Civil manda los bidones a las puertas de Alúmina-Aluminio, previendo lo que iba a suceder.

Quiero agradecer al señor Presidente del INI su comparecencia y pedirle que se restablezcan en el menor plazo de tiempo todos los servicios de la empresa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pardo Montero, tiene la palabra.

El señor **PARDO MONTERO**: Yo quería indicarle al señor Presidente del INI que no ha contestado a ninguno de mis interrogantes. Realmente yo creo que ha centrado toda su contestación en un pugilato con el señor Curiel, sin duda muy interesante para ilustración de todos nosotros y también sobre un tema sustantivo fuerte y de densidad, como es el de la situación de los trabajadores, que a todos nos preocupa; pero evidentemente no es el único que ha motivado esta comparecencia.

No es cierto —tengo que rectificar a un compañero, el representante del CDS— que yo me haya expresado en el sentido de que la dirección de Alúmina se encontró con algo no querido y que eso significa que los trabajadores sí se encontraron con algo querido. No, no cabe esta traducción. Yo he querido decir que Alúmina, en principio, no es responsable del hecho que motivó la secuencia de actuaciones posteriores, o sea el naufragio del «cason» y el traslado de los bidones a Lugo; pero tampoco, con toda evidencia, lo son los trabajadores.

Lo que yo preguntaba al socaire de esto era que, como me parecía, creo que he dicho, raro y extraño el comportamiento del comité de empresa y de algunos trabajadores de Alúmina-Aluminio, a no ser que existiesen razones —y maticé diciendo que yo puedo tener mi opinión particular sobre las informaciones que he recibido, pero posiblemente hay otras—, a mí me hubiera agradado que el señor Presidente del INI me contestase, y no me ha contestado absolutamente a ninguna de estas preguntas.

¿Había autorizado la Dirección del INI el embarque por el puerto de Alúmina? ¿Tenía conocimiento previo el comité de empresa? ¿Había habido coordinación alguna otra previsión al respecto, o fue todo una sorpresa, en primer lugar, para los trabajadores de la propia Alúmina? Conviene dilucidarlo todo.

El otro aspecto es más genérico. ¿Qué proyecta hacer respecto a las responsabilidades a depurar, que van desde el propio comité a la dirección de Alúmina, a la presidencia del INI y a quien haya que cuestionar? Yo no pre-

juzgo, estoy interrogando simplemente, estoy ejercitando un derecho como parlamentario; quiero saber más, creo haber dicho, para, en su caso, solicitar o dirimir otras posibles responsabilidades. Vamos a ser objetivos, vamos a concretar el tema, a no andar con ciertas concreciones más o menos cargadas de demagogia, vamos a analizar quién es el responsable. Lo cierto es que no sólo a la provincia de Lugo, aunque sí fundamentalmente, sino a Galicia como comunidad, se le ha causado un enorme perjuicio, con todas las reparaciones que se puedan obtener para el futuro, pero de cierto se ha causado ya un enorme perjuicio del que alguien es responsable y por el que alguien tiene que dar explicaciones. Este era el sentido de mis preguntas.

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

El señor **CURIEL ALONSO**: Yo no he hecho ningún juicio de valor sobre el modelo sindical implícito en el conflicto. Usted me remitía a mis palabras, yo sobre eso no me he pronunciado. Me pronuncio ahora; para cualquier persona sensata, y yo tengo cierto conocimiento de unas relaciones sindicales e industriales sanas, el conflicto no puede ser menos que digno de lamentar. Esto es evidente.

Por cierto, el único día que intenté hablar por teléfono lo conseguí, y todavía estaban en huelga; de manera que uno tiene una sensación a veces un poco extraña de ese teléfono maldito que, al parecer, no funcionaba. Yo conseguí hablar con el Ministro de Industria, debo decirlo, y con el comité de empresa, que estaba reunido, e intenté algo que, evidentemente, no funcionó, pero se intentó.

Yo no quiero hacerle a usted responsable de cosas de las que no es competente. Lo que sí admitirá es que mi duda filosófica esta mañana es quién es globalmente responsable de lo ocurrido, por que llega a ser un poco obsesivo que la Administración envíe a un director general, al Presidente del INI, ustedes son reponsables de lo suyo, pero el contexto general en que se producen determinadas circunstancias nadie quiere hacerse responsable. Yo lo único que hago es una reflexión en voz alta diciendo: «Alguien será el responsable de todo lo que ha ocurrido, desde que comienza el lamentable accidente del «cason» hasta que, al final, pagan las consecuencias 109 trabajadores de la empresa Alúmina-Aluminio de Lugo».

Yo comprendo que es un tema muy delicado, que nadie quiere hacerse cargo de ello. Usted se hace cargo de lo suyo; pero yo hablo de la globalidad. Y como usted comprenderá la obligación de los Diputados está en exigir responsabilidades globalmente de la Administración, y luego cada parte de la Administración responderá de aquello que le corresponde. En todo caso, como es una discusión que no nos va a llevar a ningún sitio, dejémoslo en sus responsabilidades, que bastante tiene.

Lo que a mí me preocupa es qué va a pasar. Yo no voy a hacer un juicio de valor sobre lo ocurrido; desgraciadamente lo ocurrido ahí está y entre todos no pudimos evitarlo. Pero, ¿qué va a pasar? Porque si la impresión final que yo me llevo de aquí es que tanto en el Grupo mayo-

ritario juego se me ha abierto una cierta esperanza cuando el señor Gracia ha dicho que son partidarios de un diálogo, he querido entender que hay una voluntad de una cierta conversación que permita percibir una salida menos traumática de lo que podía ser— y en la Administración hay una actitud de moralina y ejemplarizante hacia los trabajadores y se quedan ustedes muy tranquilos diciendo:

«Señores, hemos dado duro donde hemos dado, aquí paz y después gloria, la Administración es la Administración, la ley es la ley, 109 a la calle, el comité de empresa fuera y se acabó el problema», yo creo que es una mala solución para todos; para la empresa, para ustedes, para las organizaciones sindicales y para los trabajadores de la empresa. Lo que yo intenté en mi primera intervención fue indagar sobre la voluntad, las posibilidades y la auténtica dimensión que puede tener una salida lo menos traumática posible. Por eso le he preguntado si es verdad que la recuperación de las cubas electrolíticas es más rápida de lo que al parecer se decía al principio —no sé si me ha dicho algo al respecto—, si una normalización en el funcionamiento de la empresa podría abrir la esperanza a los despedidos de que se pudiera buscar una solución razonable y razonada con las centrales sindicales... Es decir, ¿vamos a intentar salir de esto de la mejor manera posible o vamos a salir de esto con una empresa medio destrozada, con 109 trabajadores en la calle, con un comité de empresa fuera y con las organizaciones sindicales enfrentadas al INI por mucho tiempo?

Yo creo que esa vía de confrontación es mala y que no arreglamos nada ajustando cuentas de lo ocurrido desde aquel día. Yo también tengo mi opinión, como usted comprenderá, y no hace falta que la explicité mucho más, ya se la puede usted imaginar.

Me preocupa el futuro, y creo que lo que podamos hacer todos, usted como Presidente del INI y yo como un simple diputado de a pie, sobre la fórmula de salida de la situación creo que es bueno para todos. Yo creo que tendríamos que nombrar a Isidoro Gracia delegado del Gobierno en Galicia, porque si sabía lo del «Cason» nos lo podía haber dicho, nos habríamos ahorrado bastantes cosas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor López Guerrero, de la Agrupación del PDP.

El señor **LOPEZ GUERRERO**: Lo dicho por Isidoro Gracia me llena de esperanza y desde luego le felicito; pero, señor Presidente del INI, para buscar atenuantes yo había hablado antes del caos previo según los medios de comunicación social, y no de pánico, pero supongamos que lo hubiera. Eso motiva un comportamiento anómalo como el que tuvieron algunos trabajadores de Alúmina-Aluminio. Lo que no entiendo es cómo el señor Presidente del INI descalifica o niega el comportamiento ante el pánico, a no ser que el Presidente del INI sea un experto en reacciones ante el pánico, que no lo sé, pudiera serlo.

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

El señor **MOLDES FONTAN**: Brevemente, para unas matizaciones respecto a lo dicho por el señor Gracia en cuanto a que conocía en profundidad los problemas de la zona y los problemas sindicales, y en concreto el hecho que ocurrió con todo el desastre del «Cason» y el cierre posterior de la fábrica de Alúmina-Aluminio. Permítame que le diga que también otros Diputados gallegos conocemos esos hechos, aunque no seamos sindicalistas como usted, y en concreto este Diputado que le habla —yo no sé si usted lo ha hecho— se trasladó y permaneció durante dos días en San Ciprián, un sábado y un domingo, justo 24 horas antes de que los bidones fuesen embarcados hacia Holanda.

En segundo lugar, quiero sumarme a la petición del señor Curiel no sé si de que le nombren delegado del Gobierno en Galicia por sus facultades adivinatorias. En todo caso, usted hizo mención a una coordinadora que existe en la costa de Lugo, a la cual pertenecería el CDS y de la que se ha salido. No es así. El CDS fue invitado a formar parte de esa coordinadora, precisamente mi viaje a Lugo aquellos días tenía que ver con ese asunto —coincidió prácticamente con el desastre del cierre de la fábrica— y cuando conocimos en detalle en qué consistía esa coordinadora de la defensa de la industrialización de la costa de Lugo decidimos que los objetivos que perseguían no estaban suficientemente claros como para que el CDS perteneciese a ella. Esto se lo digo para su aclaración.

Por otro lado y para finalizar, creo que como sindicalista usted es un sindicalista serio, y a veces conviene recordar a los sindicalistas del comité de empresa, entre los cuales está como mayoritario UGT, que el comportamiento —y en eso estamos totalmente de acuerdo— de ese comité ha sido totalmente negativo. Pero algunas palabras en otro sentido a otros responsables, a los que están previamente en la causa de los hechos, por parte de un sindicalista serio no estarían de más, porque entiendo yo que los obreros han recogido tempestades cuyos vientos han sido sembrados por otros.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Gracia tiene la palabra, advirtiéndole que no es obligatorio que se pronuncie ahora sobre su aceptación o rechazo del cargo para el que ha sido propuesto. (Risas.)

El señor **GRACIA PLAZA**: Evidentemente algo he debido decir que tenía que haberme llamado.

Voy a intentar, de una parte, hacer referencia a las alusiones que se me han hecho y, de otra parte, sacar una conclusión.

Cuando dice que sabía algo, que suponía que podía pasar algo, la verdad es que tenemos una experiencia de coordinadoras y comisiones en las que se mezclan nacionalistas radicales, nacionalistas menos radicales, conservadores declarados, conservadores no declarados y auto-proclamados progresistas, y cuando se constituye algo de ese estilo siempre ocurre algo, y ocurre en la zona en la que se constituye. Cuando, además, en el título dice que

tiene algo que ver con la industrialización de una zona, lo mínimo que se puede hacer desde un punto de vista responsable es ver qué hay de industria en la zona, y en la zona solamente hay dos complejos industriales: el de Alúmina-Aluminio y el de la cerámica de Sargadelos, el complejo Sargadelos, y a alguno de los dos les podía pasar. Evidentemente parece ser que Sargadelos está más implantado en la zona, tiene una cultura industrial que está bien arraigada. Aparentemente el mayor riesgo iba por el sector del aluminio y por eso pedí, apuntando a todo el monte y por eso acerté, informe sobre el sector del aluminio; nada más. Hay unos precedentes y, en base a los mismos, cuando alguien aparece en la prensa diciendo que va a hacer algo, se investiga, como político responsable que se intenta ser.

Respecto al tema del diálogo, quiero matizar también exactamente cuáles han sido mis palabras. Yo he pedido el diálogo para buscar garantías de viabilidad económica, social y sindical para la continuidad de la factoría de Alúmina-Aluminio; en esos términos exactos he hecho la petición de diálogo.

Respecto a valoraciones sindicales y otras, quiero hacer unas observaciones. La primera es que, desde luego, en la terminología sindical no está eso de mandos naturales. **(Risas.)** La segunda es que yo sí entiendo la actitud de las centrales sindicales aún hoy; es la actitud hacia el hijo pródigo al que hay que proteger a pesar de todo. Y entiendo la actitud hoy de las centrales sindicales callando e intentando defender, en la medida de lo posible, a los afectados por un despido; la entiendo. Es más, posiblemente, si estuviera en la situación de tener algún cargo sindical la compartiría. Lo que ocurre es que hoy mis responsabilidades me llevan a decir que no ha habido actitudes sindicales en el problema; han sido más bien actitudes antisindicales. Y alguien mejor que yo ha hecho un resumen de lo que ha pasado. Hay un hecho claro dentro de la poca claridad e irracionalidad que existe en el tema. Esto lo ha resaltado una personalidad que está fuera de toda duda y a la que todos los grupos políticos respetamos. Se llama Isaac Díaz Pardo. Es un viejo dirigente gallego que ha hecho la descripción exacta de lo que ha ocurrido: Aquí hay un problema de malentender la libertad como posibilidad de avasallar a los demás, y eso es contrario a la verdadera libertad. Yo suscribo esta palabra para adjudicarla al tema que estamos tratando. Y como los socialistas no podemos permitir precedentes que la historia ha demostrado que son malos para todos, pero especialmente malos para los trabajadores, decimos que apoyamos las medidas correctoras; eso sí, más desde la justicia que desde el estricto cumplimiento de la ley. Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Presidente del INI tiene la palabra para responder a estas formulaciones.

El señor **PRESIDENTE DEL INI** (Aranzadi Martínez): Comenzaré por responder al señor Pardo Montero, pues efectivamente se me había pasado. Una de las cosas que

había planteado yo creo que sí he respondido en el conjunto a todos los Diputados, pero efectivamente tiene razón en que se me había pasado.

Con respecto a la elección del puerto por Alúmina-Aluminio para la carga de los bidones, evidentemente esta elección no es de la compañía. Una vez elegida la salida por allí, lo que hizo la compañía, como he dicho anteriormente, fue sugerir, ante la postura del comité de empresa, que en lugar de salir por el puerto de San Ciprián que saliesen por el «portiño» de Morás, que como sabe usted tiene una playa en medio, la playa de Lago, en la que estuvieron los camiones en todo momento. Y si se movieron alguna vez no fue, como le decía antes, hacia el dique sur, que es donde está el complejo de San Ciprián, sino siempre hacia el dique norte, que es donde está el «portiño» de Morás, que ya no se utiliza. Es un puerto que existía antes del puerto de San Ciprián y que en aquel momento se utilizó para llevar los materiales para la construcción del puerto. Es decir, en todo momento la empresa lo que hizo fue sugerir alternativas que permitiesen obviar la actitud del comité de empresa. Finalmente, incluso con esta alternativa que lo que hacía era propiciar la carga, como digo, fuera del recinto de San Ciprián, tampoco sirvió para modificar la actitud del comité de empresa.

En cuanto a la exigencia de responsabilidades, efectivamente se han iniciado acciones penales también contra el comité de empresa por su presunta responsabilidad, lo que sugería el señor Diputado.

A los otros temas yo creo que sí le he contestado, porque se refería a los costes de la reparación y a todo ese tipo de cuestiones. Como he contestado al tema del seguro, efectivamente los costes de la reparación y los beneficios que no se obtengan por la ausencia de producción durante el período en el que las series electrolíticas estén sin funcionar, nosotros consideramos que está cubierto por la póliza de seguro a todo riesgo que tiene INESPAL, como he dicho, abierta por Musini y reasegurada por la American Home Insurance Company. Vuelvo a señalar que también existen daños que no pueden ser cubiertos por el seguro, que son este tipo de daños intangibles que tienen efectos económicos, como, por ejemplo, la imagen comercial. INESPAL es una empresa que exporta mucho a un gran número de países del mundo. Cualquier incumplimiento de sus compromisos comerciales afecta a su imagen comercial y, por tanto, a sus posibilidades de venta en el futuro. Esto es algo que evidentemente es muy difícil de cifrar y, por tanto, difícilmente lo va a cubrir el seguro, pero es un daño significativo. No sé si considera que le he contestado a todo o todavía queda alguna cosa.

Los otros Diputados más que preguntarme cosas, lo que han hecho son aclaraciones. Evidentemente, como decía el señor López Guerrero, no soy experto en pánicos ni en reacciones psicológicas de nadie. El miedo y la estupidez son libres y, por tanto, nunca se sabe a qué límites nos pueden conducir en este sentido las actitudes humanas. Lo que sí me gustaría aclarar, por si acaso ha quedado un poco confuso, en lo que se refiere al señor Curiel, que

yo he criticado muy duramente la actuación de los sindicalistas concretos de Alúmina-Aluminio, pero que no se entienda que esto es una crítica a las centrales sindicales, al contrario. Yo considero que los sindicatos tienen que jugar un papel fundamental en el futuro, en concreto en lo que se refiere al establecimiento, como decía antes, de unas relaciones industriales modernas en el nuevo entorno comunitario; un papel absolutamente fundamental. Sin la colaboración de los sindicatos es rigurosamente imposible que nuestras empresas salgan adelante en este entorno comunitario. Además, yo creo que es una postura que mantenemos constantemente en el INI, una postura de contactos continuos con las centrales sindicales. Esto no quiere decir que en conflictos concretos, vuelvo a decir, como el caso de Alúmina, el caso de Reinoso, el caso de Parque de Aboño o determinadas actuaciones que han tenido lugar en la empresa CASA, yo creo que hay que ser extraordinariamente duros, porque esas actuaciones están poniendo en peligro el futuro de las empresas, que es un patrimonio público en este caso. Efectivamente, estas empresas son de todos los españoles y, por tanto, no puede permitirse, yo entiendo, que determinadas actitudes de trabajadores e incluso en muchos casos de represen-

tantes sindicales pongan en peligro lo que es un activo y un patrimonio de todos los españoles. Yo considero que, por el contrario, el papel que deben jugar los sindicatos en este nuevo contexto comunitario es un papel absolutamente decisivo y fundamental. En ese sentido es obvio, y un contacto fluido y continuo y un clima de negociación con las centrales sindicales, como entiendo que hemos venido haciendo hasta ahora. Por eso me extraña muchísimo la manifestación de usted, señor Curiel, sobre que no tienen conexión con el INI; me extraña extraordinariamente. Yo entiendo que esto no es así. Mantenemos unas relaciones, yo creo que fluidas con las centrales sindicales, y entiendo que estas relaciones las vamos a ir manteniendo en el futuro en un clima en que, por supuesto, en determinados aspectos tendrá que haber relaciones conflictivas, eso es lógico, pero siempre en un clima abierto y flexible de negociación entre ambas partes. El señor

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Aranzadi. Le agradecemos la información que ha facilitado a esta Comisión. Se levanta la sesión.

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

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**