CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003 **VII Legislatura** **Núm. 750**

CONSTITUCIONAL

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAIME IGNACIO DEL BURGO TAJADURA

Sesión núm. 25

celebrada el martes, 6 de mayo de 2003

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor vicepresidente primero del Gobierno, ministro de la Presidencia y Portavoz del Gobierno (Rajoy Brey) para informar sobre:

— **Las medidas que continúa adoptando el Gobierno en relación con las consecuencias del accidente del buque *Prestige*. A petición propia. (Número de expediente 214/000179.)** **23968**

— **La evolución de la catástrofe provocada por el *Prestige* y la eficacia de las medidas tomadas para combatir sus consecuencias en todos los aspectos. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001081.)** **23968**

— **Las actuaciones de coordinación del Gobierno para hacer frente a la catástrofe generada por el hundimiento del *Prestige*. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001102.)** **23968**

Página

— El contenido, objetivos, proyectos y financiación del Plan Galicia. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001146.) 23968

— Las actuaciones de todo tipo para hacer frente a los efectos de la catástrofe del *Prestige,* tanto en Galicia como actualmente sucede en todo el Cantábrico. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 213/001149.) 23968

— El plano de actuaciones en relación a la solución definitiva para el *Prestige,* su calendario y las vías de financiación previstas. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 213/001244.) 23968

— La situación del buque hundido *Prestige.* A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 213/001256.) 23968

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

El señor **PRESIDENTE:** Se abre la sesión.

Vamos a tratar del orden del día, en el que figuran diversas comparecencias del vicepresidente primero del Gobierno y ministro de la Presidencia, que son las siguientes: a petición propia, del vicepresidente primero del Gobierno, ministro de la Presidencia y portavoz del Gobierno para informar sobre las medidas que continúa adoptando el Gobierno en relación con las consecuencias del accidente del buque *Prestige*; a petición del Grupo Parlamentario Mixto, para informar sobre la evolución de la catástrofe provocada por el *Prestige* y la eficacia de las medidas tomadas para combatir sus consecuencias en todos los aspectos; a petición del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, para que explique las actuaciones de coordinación del Gobierno para hacer frente a la catástrofe generada por el hundimiento del *Prestige*; a petición del Grupo Parlamentario Mixto, para informar del contenido, objetivos, proyectos y financiación del Plan Galicia; a petición del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, para que explique las actuaciones de todo tipo para hacer frente a los efectos de la catástrofe del *Prestige*, tanto en Galicia como actualmente sucede en todo el Cantábrico; a petición del Grupo Parlamentario Mixto, para que informe sobre el plano de actuaciones con relación a la solución definitiva para el *Prestige*, su calendario y las vías de financiación previstas, y finalmente, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre la situación del buque hundido *Prestige*. Se van a debatir todas estas iniciativas de forma conjunta por su identidad de contenido y en primer lugar se concede la palabra al señor vicepresidente del Gobierno para que informe sobre el contenido de su petición de comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Señoras y señores diputados, comparezco de nuevo ante esta Comisión Constitucional y lo hago para informar una vez más de la evolución de la situación derivada del accidente sufrido por el buque *Prestige* el día 13 de noviembre del año 2002, para informar de las más recientes medidas que se han venido adoptando y de las actuaciones que se han abordado, tanto en el ámbito de las zonas afectadas como en la esfera internacional y comunitaria, pero también de las medidas que se van a adoptar y de las actuaciones que se van a abordar en el futuro inmediato, y comparezco, señoras y señores diputados, obedeciendo, como ya manifesté en su momento, a la voluntad del Gobierno de mantener el debate sobre este tema en nuestro Parlamento, un debate al que se ha dado continuidad en los últimos meses, si bien y como resulta razonable, ajustando los ritmos a la propia evolución de la situación. En cualquier caso, creo sinceramente que trece comparecencias de miembros del Gobierno, ocho comparecencias de autoridades, seis interpelaciones contestadas ante el Pleno del Congreso y una ante el Pleno del Senado, 57 preguntas orales y 339 preguntas escritas respondidas, más 32 peticiones de informe atendidas, dan muy buena cuenta de la voluntad del Gobierno de informar puntualmente a las Cámaras sobre este asunto y —está fuera de toda duda— superan ampliamente el volumen de información que se aportó al Parlamento en anteriores catástrofes de similar naturaleza. Comparezco además porque transcurridos seis meses desde el fatídico accidente —se cumplen la próxima semana—, nos ha parecido un momento especialmente propicio para hacer un balance de la situación de las gestiones realizadas y de los resultados obtenidos, pero al mismo tiempo para poner en conocimiento de los señores diputados que somos plenamente conscientes de que aún quedan cosas por

hacer, que seguimos situando este asunto en el lugar prioritario que le corresponde dentro de la agenda del Gobierno y que continuaremos trabajando para aportar soluciones para que Galicia y también Asturias, Cantabria y el País Vasco sigan recuperando la plena normalidad en la actividad de sus gentes y en la excelencia de sus costas y también evidentemente para que en el futuro no vuelva a suceder nada parecido.

A efectos de exponer todos estos temas, pretendo retomar el hilo conductor que ya utilicé en mis anteriores comparecencias, de manera que en un primer momento me referiré a todas aquellas actuaciones que se están realizando en beneficio de las personas que desgraciadamente vieron alterados su entorno y su forma de vida. En este punto es mi intención detenerme especialmente en el estado de ejecución del Plan Galicia, que, como todos ustedes conocen perfectamente, fue aprobado por el Consejo de Ministros celebrado en A Coruña el pasado 24 de enero. Seguidamente quisiera referirme a la continuidad que se ha dado a la lucha contra el vertido, tanto en el mar como en las costas, y puedo adelantar ya que en estos momentos podemos manifestar un razonable grado de satisfacción en cuanto a la situación actual de nuestras aguas y nuestras playas. Sin perder de vista, como no puede ser de otra manera, el seguimiento de las labores de limpieza y de regeneración, es igualmente cierto que a día de hoy tenemos especialmente presente en nuestras prioridades la implementación de lo que se ha dado en llamar solución definitiva para los restos del buque hundido, tema éste sobre el que haré particular hincapié. En tercer lugar, centraré mi intervención en las actuaciones legales derivadas del siniestro y en las relaciones que mantenemos con el FIDAC para alcanzar un pronto desenlace a los procedimientos que han de culminar en el debido resarcimiento de los afectados. Finalmente, abordaré el último de los ejes a tratar en esta comparecencia, que no es otro que las iniciativas desplegadas por el Gobierno español en los planos internacional y comunitario, tanto para paliar las consecuencias del siniestro como para prevenir su repetición en el futuro. Por tanto y sin más preámbulos permítanme que pase a exponer la primera de las cuestiones que he mencionado.

Señoras y señores diputados, todos recordarán que con una inmediatez desconocida en otras épocas, tan sólo nueve días después de que se produjo el accidente del buque, el Gobierno reaccionó como primera medida de urgencia aprobando el Real Decreto-ley 7/2002, sobre medidas reparadoras en relación con el accidente del buque *Prestige*, que luego se vería completado y ampliado por el Real Decreto-ley 8/2002. Pues bien, igualmente recordarán que entre las medidas previstas figuraba la concesión de ayudas directas a los afectados por cuantía de 10 euros, que completan las ayudas concedidas por la correspondiente comunidad autónoma. De este modo, cada afectado obtendría un ingreso mensual aproximado de 1.200 euros. Los afectados comenzaron a cobrar estas ayudas el día 10 de diciembre, cuando aún no había transcurrido un mes del accidente. El esfuerzo ha sido importante, pero nos parecía evidente que el Gobierno no podía permanecer ajeno a la situación en que quedaban miles de familias españolas como consecuencia del siniestro. Era nuestra obligación actuar, y así lo hicimos, y no está de más recordar aquí que en otras ocasiones no se asumió este sentido del deber y del compromiso con los afectados.

Durante este tiempo se han beneficiado con las ayudas directas más de 20.000 personas, habiendo aportado el Estado hasta el momento 16.979.860 euros. La cifra es significativa, pero desde el primer momento tuvimos la convicción de que esta actuación resultaba necesaria bajo el prisma de la solidaridad y la justicia por parte de todos con las personas perjudicadas. Afortunadamente y como más adelante tendré ocasión de precisar con mayor detalle, la actividad laboral de buena parte de los afectados se ha reanudado y a día de hoy, por ejemplo en Galicia, donde en su momento percibieron ayuda más de 18.000 personas, ya sólo la reciben 5.552. Lógicamente huelga decir que no se trata de tomar este dato como una simple estadística, sino como el más evidente de los síntomas de regreso a la normalidad en la vida de las gentes del mar. Pero con ser importante la concesión de ayudas, es una más entre el amplio paquete de medidas que hemos contemplado a favor de los afectados. La perspectiva fiscal ha cobrado especial relevancia al acordarse importantes reducciones en distintos impuestos. Así, se ha reducido en una sexta parte la cuota en el impuesto sobre actividades económicas del año 2002 para los contribuyentes que realizasen actividades directamente relacionadas con la pesca, marisqueo y acuicultura y que hubiesen estado paralizadas como consecuencia de las medidas adoptadas. Ha habido una reducción en los signos, índices y módulos del impuesto sobre la renta e IVA del año 2002 para los contribuyentes que hayan resultado directa o indirectamente afectados por las prohibiciones de pesca y marisqueo. Además, en el año 2003 se reducirán, en función de la caída de la actividad para las empresas establecidas en las zonas afectadas y para los sectores afectados. Las donaciones que se hayan realizado a favor de los afectados se verán beneficiadas de una deducción de un 25 por ciento en el IRPF y de un 35 por ciento en el impuesto sobre sociedades. Finalmente, en el terreno fiscal, otra de las medidas que hemos adoptado ha sido la inclusión de los mejilloneros en el régimen de estimación objetiva del impuesto sobre la renta de las personas físicas mediante orden ministerial de 27 de marzo. Con esta decisión hemos perseguido atender y perfeccionar la normativa aplicable a una actividad ejercida básicamente por pequeñas empresas de carácter familiar. La nueva regulación fiscal facilita el cumplimiento de las obligaciones tributarias de este colectivo mediante el establecimiento de

parámetros objetivos y claramente definidos (bateas, barcos, etcétera), que son los que servirán de pauta a efectos de determinar la carga fiscal de estos contribuyentes. Por otro lado, se establece una simplificación del régimen contable al que se habría de ajustar el colectivo de mejilloneros. Por tanto, claridad y simplificación son los dos elementos que han marcado esta reforma. En cualquier caso, hay que decir que serán los propios mejilloneros quienes libremente puedan optar si se acogen al nuevo régimen o bien desean permanecer en el régimen anterior.

Dejando al margen las medidas de orden fiscal, creo importante mencionar que se han destinado 400 millones de euros en créditos blandos del Instituto de Crédito Oficial a particulares que de una u otra forma han visto perjudicados sus intereses económicos. El pasado día 10 de abril, la Comisión delegada del Gobierno para Asuntos Económicos adoptó un acuerdo para regular el acceso a estas líneas de crédito ICO de los indirectamente afectados. De este modo, las empresas gallegas y de la cornisa cantábrica dedicadas a los sectores y actividad perjudicados indirectamente por el siniestro podrán anticipar la reparación o reposición de sus instalaciones, atender obligaciones pendientes de pago o renovar créditos para adquirir bienes de equipo que habían contraído antes del accidente. En primer lugar, hay una línea dirigida a personas físicas y a la pequeña y la mediana empresa. Podrán renovar los créditos que tienen contraídos para adquirir bienes de inversión por otros créditos con el ICO en que el interés será tan sólo del 1,75 por ciento durante toda la vida del crédito que le reste por cumplir. El ICO además se hará cargo de los gastos de cancelación que para realizar la operación tengan que abonarse a las entidades de crédito. En segundo lugar está una línea de mediación que permitirá a todos los perjudicados indirectos, cualquiera que sea el tamaño de su empresa, aplazar durante dos años la amortización de capital del crédito contraído, plazo durante el cual pagarán un interés igual al cero por ciento. El ICO pagará los intereses pactados y compensará a las entidades de crédito con un 0,5 por ciento.

Permítanme que ponga un ejemplo de la virtualidad de estas líneas de crédito. Un empresario que antes del siniestro del *Prestige* contrajo un crédito, imaginemos al 7 por ciento durante 10 años, para comprar nueva maquinaria para su empresa o un nuevo barco o un vehículo para realizar su actividad o cualquier otro bien de equipo, puede amortizar ese crédito y sustituirlo por otro con el ICO por el que pagará un 1,75 de interés durante el tiempo que falte para cumplir esos diez años, o bien aplazar dos años la amortización del capital correspondiente a ese plazo, sin intereses que pagar en ese tiempo. Se han previsto por otro lado créditos del ICO al cero por ciento, en este caso destinados específicamente para cofradías. Las condiciones son tales que los beneficiarios sólo tendrán que devolver el 62,5 por ciento de la cuantía del préstamo. Para articular estas operaciones, el 14 de abril se suscribió un convenio de colaboración entre el ICO y el Ministerio de Agricultura, que es el departamento que concede la bonificación en la línea de crédito. Además, se concedieron ayudas a las federaciones provinciales de cofradías por importe de 237.392 euros y se ha elevado la subvención anual que vienen recibiendo las mismas hasta 270.012 euros. Esta cantidad será distribuida por la Federación nacional de cofradías entre las federaciones provinciales y las cofradías de pescadores de Galicia.

En otro orden de cosas, también habíamos previsto una bonificación del cien por cien de las cuotas de la Seguridad Social para trabajadores y empresarios afectados. Con este objeto se han tramitado 31.421 solicitudes, lo que ha supuesto la concesión de bonificaciones por un total de 5.715.841 euros. También resultan destacables las subvenciones concedidas a las corporaciones locales para financiación de proyectos de corrección del impacto ambiental, regeneración de playas o recuperación de recursos naturales, que han ascendido a 8,5 millones de euros, resultando beneficiados 38 municipios gallegos.

Al margen de lo anterior pero igualmente en relación con las actuaciones centradas en las personas, hemos sido muy conscientes del inestimable valor añadido que nos aportaría la experiencia y los conocimientos de las gentes del mar para desarrollar las tareas de limpieza. Por este motivo quisimos impulsar la incorporación de pescadores y mariscadores a estas labores. A estos efectos, y centrándonos en primer lugar en la limpieza del mar, el Gobierno ha suscrito 23 convenios, 22 con cofradías de pescadores, a los que hay que añadir un único convenio con tres asociaciones de mejilloneros. El resultado se ha traducido en la realización hasta la fecha de 42.513 jornadas de trabajo retribuidas cada una de ellas con 60 euros por embarcación y 36 euros por persona. El montante total asciende a 2.895.095 euros. También en la limpieza de costas hemos contado con la colaboración de pescadores y mariscadores habiéndose llegado a contratar hasta 711 personas, con una remuneración igualmente de 36 euros diarios.

Al igual que sucedía con la percepción de las ayudas directas, la progresiva apertura de zonas a la pesca y al marisqueo ha hecho disminuir el número de pescadores y mariscadores ocupados en la limpieza de playas hasta los 425 que trabajan a día de hoy. Quiero especialmente subrayar que este trabajo remunerado ha sido y es totalmente compatible con la percepción de las ayudas directas a las que antes me refería, pero además hemos procurado también involucrar a los desempleados en la recuperación socioeconómica de las zonas afectadas y ello a través de contratos gestionados por las entidades locales y financiados por el INEM.

Señoras y señores diputados, en todas mis intervenciones he tratado de transmitir que sin dejar de lado todo el plano medioambiental, lo que ha centrado y centra buena parte de nuestras preocupaciones ha sido

la dimensión económica y social del problema. Así lo demuestra el relato que acabo de realizar de las medidas de atención inmediata a los afectados. En una situación como la vivida en nuestras costas, hemos querido estar con las personas que más han sufrido, pero no sólo con palabras o gestos de buena voluntad sino con acciones concretas, con medidas de apoyo, como expresión precisa de nuestro compromiso con ellos desde la solidaridad, desde la justicia y desde la equidad, pero también desde el respeto, la admiración y el reconocimiento de su capacidad para seguir luchando y para recuperar plenamente su medio de vida. En eso hemos trabajado y en eso seguiremos trabajando. Por ello hemos pretendido ampliar aún más nuestra perspectiva. No nos hemos detenido en el alivio de la situación a corto y medio plazo. Hemos querido también vislumbrar un horizonte de mayor vertebración social y económica para la comunidad autónoma gallega, la más afectada por las consecuencias del siniestro. Por ello, como señalé al principio de mi comparecencia, una de las principales apuestas del Gobierno ha sido la aprobación del Plan Galicia el pasado 24 de enero, a través del cual Galicia recibirá o se invertirán 12.459 millones de euros, de los cuales 5.200 corresponden a nuevas iniciativas. Es bien sabido que el plan tiene como objetivos la regeneración medioambiental de las zonas afectadas, potenciar la inversión productiva privada en Galicia, impulsar la diversificación sectorial de la actividad económica y promover el reequilibrio y la cohesión territorial a través del impulso de nuevas infraestructuras que sirvan para fomentar el desarrollo económico y potenciar la imagen de Galicia.

El abanico de medidas contempladas en el Plan Galicia, como ya tuvo ocasión de exponer con detalle el vicepresidente segundo del Gobierno ante la Comisión de Economía y Hacienda el pasado 4 de febrero, es muy amplio. Junto a las medidas de apoyo a los afectados —a algunas de las cuales he hecho ya referencia en la primera parte de mi intervención— y las medidas de regeneración medioambiental, en las que más adelante me detendré, querría en este momento centrar mi atención en el amplio elenco de iniciativas destinadas estimular la actividad económica de Galicia, a la mejora de sus infraestructuras, al impulso de su avance tecnológico, al apoyo a la formación y la educación y a la promoción de la cultura gallega.

Como ya conocen, uno de los ejes del Plan Galicia es la consecución de un mayor dinamismo económico para Galicia. Dentro de este objetivo y como no podía ser de otra manera, la intención primera ha sido la de conceder prioridad a los sectores afectados, que podrán recibir más créditos y en las más beneficiosas condiciones, de acuerdo con el convenio marco firmado entre el Ministerio de Hacienda y la Xunta de Galicia el pasado 21 de febrero y que recoge participaciones en el capital de las empresas (14 millones de euros), líneas de crédito para financiación de proyectos (7,5 millones de euros), líneas de microcréditos para emprendedores (5 millones de euros), así como un plan de promoción y atracción de inversiones a Galicia por parte de SEPI, con un montante de un millón de euros. Además, hemos querido que los gallegos afectados reciban más subvenciones públicas para sus proyectos de inversión. Así, los 61 proyectos aprobados en noviembre del año 2002 se beneficiarán del sistema de incentivos regionales llegando a un porcentaje subvencionable del 40 por ciento del total del proyecto.

Otro de los elementos contemplados en este apartado del Plan Galicia es la promoción nacional e internacional de los productos gallegos. También en este caso hemos hecho importantes avances en los algo más de tres meses transcurridos desde la aprobación del plan. Así, ya se ha realizado una campaña de seguridad y salubridad de los productos gallegos, en coordinación con la Xunta; una campaña de comunicación de la calidad de los productos gallegos realizada por los ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y Sanidad y Consumo; dos campañas del consumo del mejillón, estando prevista una tercera a lo largo de este año dotada con 700.000 euros. En el mismo sentido, el pasado 22 de abril fue presentada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación una campaña de promoción del consumo de los pescados, en este caso no sólo de Galicia, sino también del resto del Cantábrico, bajo el lema con la calidad de siempre.

En otro orden de cosas, nos hemos preocupado también de las pequeñas y medianas empresas. En este sentido, se han aprobado diversos proyectos de actuación en las zonas afectadas. Entre ellos, podría mencionar el plan de mejora del pequeño comercio 2003, con una subvención de 822.184 euros y en el que participan 360 pymes, o el plan estratégico del sector hotelero, con idéntica subvención, e igualmente destinado a 360 empresas.

Quisiera resaltar también la iniciativa sobre programas de desarrollo rural, que generan renta y empleo y diversifican la economía rural, al tiempo que aseguran la conservación del espacio y de los recursos naturales. En este momento, ya hemos aprobado un plan de infraestructuras rurales, dotado con 30 millones de euros, del que se beneficiarán 81 municipios gallegos y que recoge la red de caminos rurales que serán objeto de mejora. El convenio entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Xunta de Galicia, a través del cual se articulan estas actuaciones, se firmó el pasado 25 de abril. Junto a ello, Galicia contará con 70 millones de euros para promover la creación de más suelo industrial, atendiendo de este modo a una de las reivindicaciones planteadas con mayor insistencia por el sector empresarial gallego. Ya se ha firmado el convenio para poner en marcha esta iniciativa, que además contempla la creación de una oficina de información e identificación de proyectos industriales, con sede en A Coruña, que está operativa desde el día 24 de marzo y

que tiene funciones de coordinación de las actuaciones establecidas en el convenio.

En el plano de la calidad y la promoción del turismo, quiero recordar que en diciembre fueron aprobados tres planes de dinamización y excelencia turística en las zonas afectadas: el plan de dinamización Costa da Morte, que agrupa a los 17 municipios de la zona; el plan de dinamización O Salnes, que agrupa a otros 7 municipios de otra zona, y el plan de excelencia Ribadeo. Pues bien, además de lo anterior, el 12 de marzo se firmaron tres convenios entre el Gobierno y la Xunta de Galicia para impulsar la promoción turística de la zona. En virtud del primero de ellos, Turespaña y Turgalicia destinarán 12 millones de euros a la realización de una campaña de publicidad turística en medios nacionales e internacionales, en este último caso con dos líneas de actuación: promoción turística del Camino de Santiago y el Xacobeo 2004 y promoción general de Galicia como destino turístico. El segundo de los convenios firmados también entre Turespaña y Turgalicia prevé una inversión de 500.000 euros para la promoción turística de Galicia en Internet. En tercer lugar, se firmó un convenio entre el Ministerio de Economía y la Xunta para el desarrollo de políticas y estrategias comunes en materia de calidad turística. Finalmente y dentro de este objetivo querido por todos de alcanzar una Galicia más dinámica desde el punto de vista económico, el plan también contempla la concesión de ayudas, por un importe de dos millones de euros, para la mejora de centros comerciales y mercados municipales en determinados municipios afectados.

Señoras y señores diputados, otro de los grandes ejes del Plan Galicia es el de conseguir una comunidad más y mejor comunicada. También en este caso el Gobierno está actuando con toda la prontitud posible, en cumplimiento de los plazos marcados. Así, en materia de infraestructuras viarias, quisiera al menos hacer una rápida referencia al estado de situación de los proyectos. En el mes de febrero se sometió a información pública el estudio informativo de la autovía Santiago-Lugo y en el presente mes de mayo se hará lo mismo con la autovía Orense-Lugo. En marzo se publicaron los anuncios de la licitación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del estudio informativo tanto de la autovía Pontevedra-A Cañiza como de la autovía Chantada-Monforte. También se ha publicado ya en el Boletín Oficial del Estado los anuncios de licitación de las obras de conexión del enlace del aeropuerto con la N-634 antigua, tramo aeropuerto-Santiago de Compostela; las obras de la conexión N-550 con la N-VI y el puerto, en A Coruña; dos de los tramos de la autovía del Cantábrico, el tramo Abeledo-Regovide y el tramo Regovide-Villalba, y las obras del acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón.

En cuanto a las infraestructuras ferroviarias, se han publicado también los respectivos anuncios de licitación de los contratos de consultoría y asistencia para la redacción del estudio informativo y de los contratos del estudio de demanda y económico, en primer lugar de la línea AVE Ponferrada-Monforte; en segundo lugar, del proyecto de alta velocidad Lugo-A Coruña, y en tercer lugar, de los tres tramos en que se ha dividido la línea del corredor ferroviario de AVE del Cantábrico y que son: comarca de Ferrol-límite de Galicia con Asturias, límite de Galicia con Asturías-límite de Asturias con Cantabria, y límite de Asturias con Cantabria-Bilbao. También se ha avanzado con la publicación del anuncio de sometimiento a información pública del estudio informativo de la línea AVE Orense-Monforte-Lugo y del subtramo Uxes-A Coruña del eje atlántico de alta velocidad. Por otro lado, se han licitado los contratos de consultoría y asistencia para la redacción de los proyectos básicos de los dos tramos en los que se ha dividido la línea AVE Orense-Santiago y del proyecto del tramo Cerceda-Meirama, en A Coruña, correspondiente al eje atlántico de alta velocidad. Finalmente, está pendiente de declaración de impacto ambiental la solución de doble túnel y alta velocidad en el tramo ferroviario Lubián-Orense, tema, como todos ustedes saben, de importancia capital porque es el que permite que no haya ninguna ciudad gallega que esté a menos de tres horas de Madrid cuando se termine de construir la alta velocidad.

Señoras y señores diputados, no sólo queremos una Galicia más dinámica económicamente y mejor comunicada. También apostamos por una Galicia más inmersa en la sociedad de la información y con más proyección tecnológica. Paso de este modo a referirme al siguiente de los grandes ejes del Plan Galicia. Entre las actuaciones más recientes me gustaría destacar la suscripción el pasado 3 de abril de un convenio de colaboración entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la Federación Española de Municipios y Provincias y la entidad pública empresarial RED.ES, para la puesta en marcha del programa Puntos de acceso público rurales. También trabajamos en la futura celebración de convenios para programas de Internet en la escuela e Internet en las bibliotecas. Igualmente, se ha previsto una renovación de las infraestructuras de telecomunicaciones rurales para facilitar el acceso a Internet mediante la sustitución de las denominadas líneas TRAC, de forma que a lo largo del año 2003 quedará sustituido el 86 por ciento de las mismas y en el año 2004 se alcanzará el cien por cien. Por otro lado, hemos llegado a un acuerdo con la Xunta de Galicia para la ubicación en Ferrol de un centro de I+D especializado en tecnologías marítimas para la construcción naval y el salvamento y recuperación de los pecios. En estos momentos se está trabajando para la definición de las características y régimen de funcionamiento del centro. También hay que hablar de progresos en la próxima construcción de un nuevo buque de investigación oceanográfica en cooperación con la Xunta de Galicia. Ya están determinadas las condiciones de uso y financia-

ción, de manera que el 80 por ciento del coste será asumido por el Estado y el 20 por ciento restante por la Xunta. Actualmente se está ultimando la redacción del pliego de prescripciones técnicas del buque, que quedará adscrito al CSIC, disponiendo la Xunta de Galicia de 45 días de uso anuales. Asimismo se ha elaborado ya el programa de intervención científica, con la participación de más de 100 expertos y en el que se recogen las actuaciones de investigación y desarrollo en relación con las consecuencias biológicas, medioambientales, tecnológicas y socioeconómicas derivadas del hundimiento. El pasado 21 de febrero se constituyó en Vigo la comisión de coordinación científica en este programa. Igualmente, puedo recordar ahora que se ha publicado la orden por la que se convocan ayudas para la realización de proyectos de investigación científica en el marco de la acción estratégica sobre actuaciones de I+D contra vertidos marinos accidentales. También se ha creado en Vigo una oficina de apoyo que albergará toda la documentación científica que se genere y ofrecerá apoyo administrativo para la realización de estos trabajos. Finalmente, hemos diseñado medidas de apoyo a los centros tecnológicos ligados a la industria conservera y a la industria acuícola para reforzar las actividades de innovación tecnológica. En este ámbito, por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se ha suscrito el pasado 25 de abril un convenio marco de colaboración con la Asociación nacional de fabricantes de conservas de pescados y mariscos (ANFACO), para promover la seguridad y calidad de los productos del mar, potenciar el desarrollo de empresas competitivas mediante actividades de investigación y desarrollo, y la protección y respeto del medio ambiente.

Señoras y señores diputados, tampoco nos hemos olvidado de la proyección social y cultural. En materia de educación y formación ya se ha publicado la convocatoria de una partida especial para estudios medioambientales para universidades e instituciones sin ánimo de lucro y se ha procedido a transferir a la Xunta, con fecha 20 de marzo, los 2,5 millones de euros para la concesión de ayudas a universidades recogidas en el convenio firmado el 4 de abril del año 2003. En próximas fechas se convocará un premio especial dentro del II certamen Arquímedes, dotado con 9.200 euros. En septiembre del año 2003 se convocarán 30 becas predoctorales y 30 becas posdoctorales, con una dotación de 660.000 euros. En octubre del año 2003 se convocarán 20 ayudas a la formación e investigación en universidades y entidades sin ánimo de lucro, con una dotación de 720.000 euros. En el año 2004 se convocarán becas y ayudas a los alumnos afectados, por importe de 4 millones de euros. En cuanto a las actividades de promoción de la cultura gallega podría destacar que el próximo mes de junio se celebrarán en Pontevedra unas jornadas sobre voluntariado cultural. En los meses de junio y julio, en la sede de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo, en Santander, tendrá lugar un curso de verano sobre el Camino de Santiago, y en el último trimestre del año 2003 se celebrará un encuentro de arte joven bajo el epígrafe Galicia vista con ojos de joven.

Señoras y señores diputados, ha sido mi intención detenerme con cierta exhaustividad en el estado de situación en cuanto a la ejecución del plan, porque me ha parecido importante transmitirles a ustedes y a los ciudadanos que las actuaciones continúan, que el Plan Galicia está plenamente en marcha, que en poco más de tres meses se han hecho ya muchas cosas, y que el Gobierno cumple sus compromisos. Pero como antes indiqué, también hemos mantenido el esfuerzo para conseguir que, paulatinamente, el medio ambiente de las zonas afectadas recupere su situación.

De esta forma, paso a centrarme en el segundo de los ejes de mi comparecencia: las actuaciones de limpieza en el mar y en las costas. No resulta ocioso reiterar que desde un primer momento el Gobierno movilizó todos los medios precisos, tanto nacionales como extranjeros, para el desarrollo de las tareas de detección de manchas y recogida de fuel en el mar. Tras todo el trabajo desarrollado, a día de hoy y desde hace más de un mes, prácticamente no se avistan restos de fuel en nuestras aguas, y en total se han recuperado más de 49.581 metros cúbicos de vertido y aguas oleosas en el mar. Como saben, el Gobierno ha elaborado un plan para ajustar a las circunstancias el operativo material y humano de vigilancia y recogida de fuel en el mar simultáneamente a la adecuación que asimismo han realizado las autoridades francesas. En cualquier caso mantenemos el dispositivo aéreo de vigilancia de larga y corta distancia, así como el reconocimiento diario en la zona del hundimiento, tanto el aéreo como el de superficie, mediante un remolcador de salvamento. Asimismo, contamos con embarcaciones de las distintas administraciones públicas y algunos pesqueros que conservan su disponibilidad para en caso de que eventualmente se detecten manchas, proceder a su recogida. También me parece muy importante recordar que España, en aplicación del plan Golfo de Vizcaya, en caso de que fuera preciso podría disponer con carácter inmediato de los dos buques franceses anticontaminación *Ailette* y *Alcyon*, a los que hay que sumar el remolcador español *Punta Mayor*, equipado para la realización de tareas de limpieza.

Paralelamente a todo lo anterior, hemos acometido un plan de recuperación de fondos marinos, partiendo del resultado de las campañas oceanográficas realizadas con los buques *Coornide de Saavedra* y *Vizconde de Eza*, el Gobierno ha trabajado conjuntamente con la Xunta en el control del estado de los fondos marinos y en la lucha contra la contaminación en los mismos. Para la recuperación de los fondos se ha diseñado un plan de actuación que divide el área en siete zonas, priorizando aquellas que son tradicionales de pesca y las de interés turístico. En las inmersiones realizadas por buceadores hasta los 50 metros de profundidad se

han encontrado algunos restos de fuel en la zona de la Costa de la Muerte, que serán extraídos por equipos de buceadores ayudados de medios mecánicos. En zonas de más de 50 metros de profundidad, las tareas de prospección se están realizando en la actualidad por el buque cablero *Teneo*, con el robot *Nereus IV*, que está procediendo a la exploración de casi 400 millas de los fondos marinos susceptibles de haber recibido fuel del *Prestige* desde cabo Vilán hasta la Ría de Arousa. El robot está equipado para tomar muestras de fuel de los fondos a través de dos manipuladores que puedan recoger fuel del fondo del mar para ver su composición. La ejecución del plan de rastreo de la zona se está desarrollando desde el pasado 19 de abril sin que de momento se hayan encontrado restos de fuel.

Dada la especial relevancia ecológica de los fondos del Parque Nacional de las Islas Atlánticas, se ha establecido un plan específico para esta zona que se llevó a cabo inicialmente por 18 parejas de buceadores de la Armada. A este operativo se ha sumado el buque de apoyo a buceadores *Neptuno*, que a su vez incorpora otras seis parejas de buceadores y dos robots. En breve se incorporarán cinco parejas más de buceadores del equipo de salvamento de Cruz Roja. Por el momento, se han extraído 93 toneladas de residuos en 1.500 horas de inmersión. Ya han concluido los trabajos en Cies y Sálvora y se sigue trabajando en la isla de Ons, donde se prevé concluir las tareas de limpieza de fondos en el mes de junio. Creo que es un buen dato del que todos debemos congratularnos el hecho de que el Parque Nacional fue abierto al público de nuevo el pasado 13 de abril y que recibió más de 2.000 visitantes durante la Semana Santa. En el mismo sentido, la normalización del estado de nuestras aguas ha permitido una progresiva apertura de zonas a la pesca y al marisqueo de forma selectiva y sucesiva, siempre a la luz del resultado de los análisis del plan de seguridad alimentaria diseñado por el Gobierno. A través de este plan se han tomado 420 muestras de diferentes especies destinadas al consumo humano y otras 318 en zonas de producción o recolección de productos de mar, y ello mediante un operativo formado por 329 inspectores. Me satisface profundamente señalar que los análisis realizados en muestras procedentes de zonas abiertas a la pesca y marisqueo indican en todos los casos que los productos son plenamente aptos para el consumo. De todos modos, seguimos trabajando en el análisis de muestras en zonas cerradas con vistas a su futura apertura.

La situación actual por lo que se refiere a las aguas exteriores —que como todos ustedes saben son competencia del Estado—, se resume en que ya se encuentra abierto todo el caladero para pescas con artes fijos. Mediante esta modalidad se capturan especies como la merluza, el congrio, la caballa y el besugo. En arte de arrastre, para bacaladilla, jurel, caballa, merluza y rape, se ha abierto todo el caladero salvo la zona entre cabo Corrubedo, en Ribeira, y punta Candelaria en Cedeira, en la que está prohibido el arrastre sólo en la franja de 12 millas desde la línea de aguas interiores. Finalmente, en el arte de cerco —sardina, anchoa, jurel—, y tras la última apertura que entró en vigor el pasado 1.º de mayo, queda tan sólo prohibida su práctica entre punta Insúa y punta Langosteira.

La normalización de la actividad, señoras y señores diputados, es ya por tanto un hecho incontestable, y la prohibición a día de hoy se reduce a la zona de mayor impacto, pero confiamos en que se pueda ir restableciendo la actividad; sin embargo, nada más lejos de nuestra intención que caer en la complacencia. En ningún momento hemos perdido de vista que aun tenemos por delante una tarea sumamente compleja: la solución definitiva que se va a dar a los restos hundidos del buque. Como ya es conocido, el Comité científico creado por el Gobierno presentó el 13 de febrero del año 2003 dos soluciones para el tratamiento del pecio. La primera extraer por bombeo el fuel que aun permanece en sus depósitos, y la segunda confinar en una estructura de hormigón o acero los restos del buque hundido. Para su ejecución práctica el comité recomendó hacer estudios previos de viabilidad de ambas soluciones de modo simultáneo, evitando así retrasos innecesarios. Igualmente sugirió, dada la complejidad de las operaciones, que se encargase la dirección del proyecto a una empresa especializada del sector o a un consorcio de empresas. El Consejo de Ministros tomó conocimiento de este informe en su reunión del 14 de febrero, y se iniciaron las actuaciones para encomendar a la empresa Repsol YPF la realización del mencionado estudio de viabilidad. Esta empresa había manifestado que podría asumir el encargo sin contraprestación alguna por su trabajo y llevarlo a cabo en colaboración con otras empresas petroleras europeas y americanas. Posteriormente Repsol presentó un plan para la realización sobre el terreno del estudio de viabilidad de la solución definitiva del buque *Prestige*, así como la posterior ejecución de la medida o medidas más adecuadas. En la redacción de este plan han participado un grupo de empresas del sector petrolero, convocadas por Repsol en un comité técnico internacional; entre otras, British Petrolium, ENI, Petrobras, Statoil y TotalfinaElf, además de la propia Repsol YPF.

Repsol ha concretado el informe del comité en tres posibles soluciones definitivas que no se excluyen entre sí: en primer lugar la extracción por gravedad, que consiste en la apertura de una válvula en el pecio para la colocación de una bolsa lanzadera que recoja el fuel. Una vez llena, la bolsa se elevaría a la superficie. En segundo lugar el confinamiento, que consiste en la colocación de una estructura de tipo marquesina, sobre ambas partes de proa y popa, que recogería en su techo el fuel emanado del buque, el cual podría ser extraído posteriormente. Por último, la extracción dinámica, mediante un sistema de bombeo del fuel en el interior del pecio y un conducto desde el fondo hasta la superfi-

cie. Para materializar este plan, Repsol presentó un programa de actuaciones, destacando las siguientes: En primer lugar las operaciones marinas sobre el pecio, consistentes en la mejora de la eficacia del sellado de fugas mediante el uso de robots, que sería perfeccionados para trabajar a esa profundidad, y la primera prueba de la extracción por gravedad con bolsa lanzadera que se efectuará a lo largo del verano. En segundo lugar, la adquisición de datos generales sobre el medio, estructura del barco y propiedades del fuel. En tercer lugar, el avance simultáneo en el diseño de la marquesina y acometer su construcción e instalación, en caso de que fallara la instalación por gravedad. Y en cuarto lugar, el avance simultáneo en el diseño y simulación del bombeo por si fuera necesario, si fallan las otras dos alternativas prioritarias.

Pues bien, el Consejo de Ministros del día 2 de abril autorizó la suscripción de un convenio de colaboración entre Sasemar, el Ministerio de Ciencia y Tecnología y Repsol para la puesta en práctica de las operaciones recogidas en el plan, convenio cuya firma se produjo el día 24 de abril. El Ministerio de Ciencia y Tecnología velará por el cumplimiento de los aspectos técnicos del convenio y Sasemar aportará los medios económicos necesarios para la financiación de los trabajos y actuaciones previas en el mismo. Además de su participación en la realización directa de las actuaciones indicadas, Repsol YPF asumirá la dirección y coordinación de las operaciones que deban efectuar las empresas con las que en su caso contrate. Habrá una comisión de seguimiento para la evaluación de las actuaciones derivadas del convenio, integrada por tres miembros de la Administración general del Estado (son el comisionado del Gobierno para las Actuaciones derivadas del *Prestige*, el secretario de Estado de Ciencia y Tecnología, y el subsecretario de Fomento) y por dos representantes de Repsol YPF. Esta empresa aportará sus medios personales y materiales para la ejecución del convenio, asumiendo la totalidad de los costes generados por la aportación y empleo de dichos medios. Para sufragar los gastos generados por el empleo por parte de Repsol de medios personales y materiales propios de terceros con los que haya contratado, se prevé un presupuesto inicial de 11,4 millones de euros, que podrá verse incrementado hasta 20,5 millones de euros. Este presupuesto incluiría las actuaciones antes señaladas. El convenio prevé que el presupuesto se vaya incrementando, en función de las necesidades, incluso por encima de los 20,5 millones de euros, con objeto de recoger los costes necesarios para cualquiera de las opciones barajadas en el mismo. En este mismo apartado, me gustaría mencionar que el batiscafo *Nautile* volverá a la zona del hundimiento a finales del presente mes de mayo —según acuerdo firmado prácticamente el día de ayer—, para revisar el trabajo realizado de taponamiento de las grietas de los restos del *Prestige*.

Señoras y señores diputados, permítanme que en este momento pase a referirme a las labores de limpieza en nuestras costas. El Gobierno como ustedes saben diseñó un Plan de limpieza y regeneración, para cuya ejecución se articularon tres fases. En la primera de ellas, la limpieza de arenales, se procedió a la zonificación de la costa afectada, a la constitución de un centro operativo por cada zona, dotado con los medios humanos y materiales necesarios para la coordinación de los trabajos, y a partir de ese marco acometer la limpieza de las playas. Con datos de ayer, nos cabe la satisfacción de señalar que, tras haber recogido 63.811 toneladas de residuos, prácticamente todos los arenales de la costa están limpios. A día de hoy tan sólo 23 arenales —un 2 por ciento— presentan leves irisaciones procedentes de la removilización de fuel en las costas. Por otra parte, 207 playas —un 19 por ciento— tienen todavía su zona rocosa afectada.

Me gustaría destacar que el Gobierno no ha reparado en la puesta a disposición de medios materiales para acometer esta ingente labor. Quiero mencionar concretamente que para la limpieza se ha repartido, hasta el momento 715.483 equipos de protección individual (otros 189.247 se encuentran almacenados); 103.624 herramientas de limpieza (otras 59.383 almacenadas); 28.518 contenedores (3.641 almacenados), y se han utilizado 381 máquinas y vehículos. Sobre todo me gustaría destacar y agradecer una vez más, el esfuerzo, la entrega y el tesón de los miles de personas que a lo largo de este tiempo han aportado todas sus energías para que nuestras costas recuperasen la situación en que se encontraban antes de aquel fatídico 13 de noviembre. Durante este tiempo hemos llegado a contar con una media de 5.000 personas al día, entre voluntarios, Fuerzas Armadas, contratados, expertos internacionales en la lucha contra la contaminación —de CEDRE, de OSRL, de ITOPF, y de NOAA—, así como empresas constructoras privadas, que también han querido estar presentes y colaborar en la regeneración de nuestro litoral. No quiero dejar pasar esta oportunidad sin manifestar nuestro pesar por el fallecimiento del operario de limpieza Alfonso Fernández Rodríguez, el pasado 21 de abril, en Malpica.

Señoras y señores diputados, iniciada ya la segunda fase del plan de limpieza y regeneración de la costa, los trabajos se centran ahora, porque es lo importante, en la limpieza de zonas rocosas y en la realización de catas para comprobar que en las playas ya limpias no existen restos de fuel bajo la arena. Para la limpieza de zonas rocosas, seguimos contando con la colaboración de expertos internacionales y empresas constructoras. A estos efectos, se ha procedido a la elaboración de un inventario de las zonas rocosas afectadas, a la clasificación de las distintas áreas rocosas en función de su grado de contaminación y su valor ecológico y productivo, y a la selección del método de limpieza apropiado para cada categoría de zona rocosa. Así, por ejemplo,

en las zonas de roca artificial —paseos marítimos y muros de los arenales— se están utilizando máquinas hidrolimpiadoras con agua dulce a alta temperatura y alta presión; en cambio, en las zonas rocosas con valor ecológico y productivo se están utilizando máquinas hidrolimpiadoras con agua salada a temperatura ambiente y baja presión. Para la limpieza se dispone de 373 máquinas hidrolimpiadoras, hasta el momento se ha procedido a la limpieza de más del 60 por ciento de la superficie a tratar, y según está previsto este plan quedará concluido en el mes de junio, y ya se han comenzado las tareas de hidrolimpieza en el resto del litoral afectado.

En cuanto a la realización de catas y análisis químicos en los arenales, el objetivo perseguido es el de comprobar científicamente que el arenal está completamente libre de restos de fuel. Se han completado las catas correspondientes a la costa gallega, realizándose 4.485 en 483 playas; de todas ellas, sólo se han encontrado restos de fuel en 48, si bien en 31 de esas 48 la zona afectada no supera en ninguno de los casos el 6 por ciento del total de su superficie. En estos momentos, estamos procediendo a limpiar el fuel en profundidad de esas playas, habiéndose ya finalizado esta tarea en 18. Además, desde el pasado 28 de abril han comenzado las operaciones de cata en el Principado de Asturias. Finalmente, se pondrá en marcha la tercera fase de regeneración medioambiental, a través de la cual se recuperarán definitivamente los entornos afectados.

Señoras y señores diputados, paso a centrarme en este momento en otro de los ejes de acción del Gobierno, y por tanto en mi comparecencia: las acciones legales. Al margen de las diligencias previas que se siguen ante el Juzgado de Instrucción número 1 de Corcubión en el siniestro, y en las que la Abogacía del Estado se personó el 18 de noviembre del año 2002, me gustaría poner en su conocimiento que el Gobierno también está centrando esfuerzos en la actuación judicial en el exterior. Señorías, debemos tener todos claro quienes son los auténticos responsables de este siniestro; debemos tenerlo todos muy claro, y además así debe quedar declarado en vía judicial. Por eso ya se han entablado los pertinentes contactos con despachos de abogados en Inglaterra y Estados Unidos, al objeto de emprender acciones civiles contra la sociedad de clasificación del *Prestige*. Por lo que se refiere a las reclamaciones extrajudiciales, y con el fin de facilitar la articulación de las reclamaciones que hayan de dirigirse contra el propietario del buque y la aseguradora de responsabilidad civil del mismo, se han mantenido diversos contactos por parte de la Abogacía del Estado con representantes del Club P&I, con el fin de lograr la efectiva constitución del fondo de limitación de responsabilidad a que se refiere el artículo 5.3 del convenio sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.

En cuanto a las relaciones con el Fondo internacional de indemnizaciones de daños debidos a la contaminación de hidrocarburos, puedo de nuevo recordar que desde el mes de noviembre se constituyó en La Coruña una comisión para el seguimiento de las indemnizaciones del FIDAC. En la misma se acordaron importantes decisiones, como la posibilidad de que fueran funcionarios públicos los que extendieran las actas acreditativas de los daños, o la compatibilidad entre el acceso a las indemnizaciones y la contratación de los afectados para la limpieza o regeneración de las playas. Creo importante además recordarles, que recientemente la Comisión de seguimiento ha sido reorganizada para dar cabida a los representantes de las comunidades autónomas de Asturias, Cantabria y el País Vasco. Mañana y pasado se celebrará el vigésimo primer Comité Ejecutivo del FIDAC en Londres. Para su preparación, y simultáneamente a los contactos que se siguen manteniendo por parte del Servicio Jurídico del Estado con las autoridades francesas y portuguesas, el Gobierno español ha desplegado una amplia actividad diplomática, mediante visitas de trabajo a Italia, Grecia, Japón, Corea del Sur y Portugal por parte del comisionado del Gobierno para actuaciones derivadas de la catástrofe del *Prestige*. El objetivo pretendido con estos contactos ha sido el de exponer claramente la postura de España de cara a la reunión de Londres, y transmitir cuáles son nuestros intereses: que se incluyan todos los gastos producidos y que el FIDAC autorice el desembolso de las indemnizaciones en el plazo más breve posible. En este sentido, cabe congratularse de que hasta la fecha se ha conseguido evitar que los trámites ante el FIDAC se vean obstaculizados por procedimientos judiciales internos, como ocurrió durante la tramitación de las indemnizaciones por los daños causados por el *Mar Egeo*.

Señoras y señores diputados, entrando ya en el último de los puntos en que he querido dividir mi comparecencia —las actuaciones en los ámbitos comunitario e internacional—, me referiré tanto a las iniciativas dirigidas a paliar los efectos de la catástrofe como a aquellas otras de orden preventivo, encaminadas a evitar que se repitan situaciones como la que se generó en nuestras costas. En el primero de los apartados quiero referirme al uso de los instrumentos financieros comunitarios existentes para contribuir a la reparación de daños y perjuicios causados por el *Prestige*. Brevemente les puedo recordar ya que el Consejo Europeo de Copenhague, 12 y 13 de diciembre del año 2002, en sus conclusiones se congratulaba de la acción emprendida por la Comisión en el marco de las actuales perspectivas financieras para afrontar las consecuencias económicas, sociales y medioambientales derivadas del naufragio del *Prestige*, y de su intención de examinar la necesidad de adoptar medidas adicionales específicas. Más recientemente, el 5 de marzo pasado, la Comisión Europea remitió al Consejo una comunicación

bajo el título *Informe al Consejo Europeo sobre las acciones a realizar como consecuencia de la catástrofe del Prestige*. En dicho informe, entre otras cosas, la Comisión Europea hacía referencia a la movilización de fondos comunitarios para la reparación inmediata de los daños. El pasado Consejo Europeo de primavera, celebrado en Bruselas los días 20 y 21 de marzo del presente año, renovó su manifestación de solidaridad con los países, regiones y poblaciones afectadas. Además, instó el rápido estudio y aplicación por parte del propio Consejo, de la Comisión y de los Estados miembros, de las medidas relacionadas con la catástrofe del *Prestige* con arreglo a la comunicación de la Comisión. En este momento, y por lo que se refiere a los distintos instrumentos financieros, la situación es la siguiente: En cuanto a los fondos pesqueros, ya en el Consejo de pesca de 20 de diciembre de 2002 se aprobó un reglamento, conocido como reglamento *Prestige*, en el que se establecen medidas específicas para compensar a los sectores pesquero, marisquero y acuícola españoles afectados por los vertidos. En concreto, en este reglamento y en relación con los fondos IFOP, es decir el instrumento financiero de orientación de la pesca, se amplían los plazos de aplicación de las medidas específicas de compensación dirigidas a todos los sectores que cubre el reglamento. Se permite la superación de unos porcentajes preexistentes, y por último se permite que parte de los fondos se apliquen a la reposición de las artes de pesca que hayan resultado dañadas por la contaminación. En este apartado España logra la reprogramación de 110 millones de euros. Además, en el artículo 5 de este reglamento, se prevé que con independencia de los créditos IFOP la participación complementaria asignada a los fines del reglamento será de 30 millones de euros. Esta cantidad proviene de la reprogramación de lo que se llama la acción específica en Marruecos. De este modo España ha conseguido una reprogramación de unos 140 millones de euros para compensar al colectivo más afectado por la catástrofe. En cuanto al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el FEDER, la Comisión ha mostrado recientemente en su comunicación de 5 de marzo su disposición a efectuar de acuerdo con la correspondiente solicitud española, una reprogramación muy rápida de estos fondos, afirmando que con cargo a los mismos se podría cofinanciar la limpieza de las playas. España está haciendo las gestiones oportunas para que se imputen fondos FEDER en los programas operativos de las regiones afectadas, y en concreto en la medida llamada actuaciones en costas. La Comisión también se ha mostrado dispuesta a una dotación del programa correspondiente al Fondo de Cohesión. El objetivo es adoptar proyectos de regeneración medioambiental de costas que ya han sido financiados en el pasado. Por otro lado, dentro del marco de los programas Interreg transnacionales, que son financiados por el FEDER, se podrían aplicar medidas de prevención, control y restauración medioambiental correspondientes al *Prestige*. En concreto, en la iniciativa comunitaria Interreg III B, espacio atlántico, de la Comunidad Autónoma de Galicia, ya participan 10 de 27 proyectos que afectan también a otros países de la Unión Europea, como Francia y Portugal. Buena parte de las prioridades de este programa se dedica a la promoción medioambiental y a la gestión sostenible de las actividades económicas y de los recursos naturales. Finalmente y en cuanto a la posible aplicación del fondo de solidaridad de la Unión Europea en relación con el *Prestige*, la Comisión Europea, en su comunicación al Consejo en marzo pasado, mostró su disponibilidad a someter al Consejo una modificación de la base legal de este fondo de solidaridad. Las gestiones de la ministra de Exteriores con los responsables comunitarios han ido en esa dirección y el objetivo no sería otro que el de conseguir que se incluyan los daños derivados del siniestro del *Prestige* en las condiciones de aplicación del fondo. Para ello se tendría que modificar el reglamento actual rebajando el umbral de intervención previsto en el fondo, ampliando su cobertura a catástrofes de origen tecnológico o medioambiental y extendiendo el marco de acciones elegibles hoy en día en éste, de manera que se pudieran incluir ya acciones preventivas destinadas a minimizar los daños de una catástrofe que esté ocurriendo o que sea inminente. Finalmente quiero anunciarles que el lunes próximo el secretario de Estado de Presupuestos y de Gastos viajará a Bruselas al objeto de tratar con las autoridades comunitarias sobre los asuntos relativos a la financiación de las actuaciones desarrolladas.

Señoras y señores diputados, si grande está siendo el esfuerzo en el ámbito paliativo no lo es menos en el preventivo. Me gustaría informarles de los importantes esfuerzos que estamos realizando para impulsar una profunda transformación del derecho marítimo. Nuestra motivación a buen seguro será compartida por todos ustedes. No deseamos que accidentes como el del *Prestige* vuelvan a repetirse en el futuro en ninguna parte del mundo. Querría informarles, en primer lugar, de la aplicación del acuerdo que firmamos en noviembre de 2002 con el Gobierno francés. Como todos ustedes recordarán, en el acuerdo se contemplaba un amplio paquete de medidas dirigidas a impulsar conjuntamente la seguridad marítima, tanto en el seno de la Unión Europea como en la Organización Marítima Internacional y otros foros internacionales; pero también recordarán que entre las medidas destacaba el establecimiento de un control firme por parte de España y Francia en sus zonas económicas exclusivas de todos los barcos con una antigüedad superior a 15 años, monocasco, que transporten fuel y alquitranes y que supongan un riesgo para la protección del medio ambiente marino. En último término y a resultas del control efectuado, el buque podría verse obligado a abandonar la zona. Posteriormente Portugal, Italia y Marruecos se sumaban a este plan. Pues bien, a día de

hoy el control se ha ejercido sobre 77 buques, habiendo sido expulsados de la zona económica exclusiva 13 buques por España, cinco por Francia y uno por Portugal. También en el ámbito bilateral hemos mantenido contactos con Alemania, con quien el día 12 de febrero suscribimos una declaración conjunta sobre seguridad del transporte en buques tanques, o de nuevo con Portugal, a través de la declaración conjunta sobre cooperación en materia de seguridad marítima y establecimiento de un mecanismo conjunto de alerta rápida. Pero, señorías, hemos querido otorgar una especial relevancia a las iniciativas en el seno de la Unión Europea donde España mantiene el empeño de lograr la introducción acelerada del uso obligatorio del doble casco cuando se transporte fuel pesado, y ya estamos siendo testigos de importantes avances. Entre las conclusiones del Consejo Europeo celebrado el 20 y 21 de marzo del año 2003 se incluía la relativa a la adopción, antes de la finalización del año 2003 y sobre la base de la reciente proposición de la Comisión, de un sistema de sanciones, incluidas las penales, para las infracciones por contaminación sobre la base jurídica apropiada. Además, se instaba al Consejo de Transportes para que alcanzase el 27 de marzo un acuerdo sobre la propuesta de la Comisión relativa a limitar el transporte de productos petrolíferos pesados en buques monocasco, así como acelerar el calendario de retirada de estos petroleros y demandaba que todos los Estados miembros y la Comisión coordinasen sus esfuerzos de cara al establecimiento, en el plazo más breve posible, de un sistema similar a nivel mundial, a través de la modificación del Convenio Marpol. Y en el Consejo de Transportes de 27 de marzo se alcanzó un acuerdo unánime en torno al reglamento que adelanta el calendario de retirada de los buques monocasco y que podría quedar definitivamente aprobado el próximo mes de julio. Este reglamento tiene como objetivo principal la desaparición de la práctica del transporte de fuel pesado en petroleros monocasco que entren o salgan de puertos de la Unión Europea, ya sean de pabellón de un Estado tercero o de un Estado miembro de la Unión Europea y con independencia de cuál sea el puerto de origen o de destino. Concretamente, buques con las características del *Prestige* no podrán entrar en puertos europeos a partir del año 2005. Además, por parte de España el resto de los Estados miembros y la propia Comisión Europea, se ha procedido a presentar ante la Organización Marítima Internacional este reglamento al efecto de que pueda aprobarse en el seno de dicha organización una enmienda del Convenio internacional para prevenir la contaminación causada por los buques en esos mismos términos.

Finalmente quisiera reseñar que España, en el marco de una iniciativa conjunta con Francia, Portugal, Reino Unido, Irlanda y Bélgica, informó el 26 de marzo a la Unión Europea de un proyecto de creación de áreas marítimas especialmente sensibles, las AMES, en las que se restringe la navegación de buques como el *Prestige*. Este proyecto que pretende una delimitación suficientemente amplia de las zonas a proteger, hace una especial referencia, entre otras, a las costas de Galicia —área comprendida dentro de las 120-130 millas desde la costa— y del mar Cantábrico —área de 70-80 millas desde la costa—, disminuyendo en el País Vasco por la existencia de la línea mediana con Francia. Esta iniciativa también se ha presentado ante la Organización Marítima Internacional el 11 de abril. Al hacer su presentación ante la Unión Europea y ante la OMI, España se ha reservado el derecho de proponer y delimitar nuevas zonas de protección especial. También en el seno de la Organización Marítima Internacional y de acuerdo con la proposición no de ley aprobada por esta Cámara el 19 de noviembre, y de acuerdo también con lo anunciado el 30 de diciembre del pasado año por el ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso, el Gobierno presentó el 25 de febrero pasado ante esa organización el nuevo dispositivo de separación de tráfico de Finisterre. El nuevo diseño consiste en el establecimiento de dos vías de circulación de tres millas de ancho, una para cada sentido, adyacentes al actual dispositivo de separación, y ello para uso exclusivo de buques que transporten mercancías peligrosas a granel. De este modo mantendremos para el transporte ordinario el actual dispositivo y contaremos con uno nuevo para este tipo de embarcaciones. Además España se dispone a presentar de forma conjunta con Marruecos una propuesta relativa al establecimiento de una zona de precaución en aguas del dispositivo de separación del tráfico marítimo de Gibraltar Este. Su objetivo es mejorar el control sobre el abundante tráfico que se registra en esta ruta marítima.

Pues bien, señoras y señores diputados, creo sinceramente que después del tiempo transcurrido podemos decir que se han hecho cosas importantes y que se va solventando la situación. El Gobierno ha tenido siempre claras sus prioridades en las circunstancias que hemos atravesado y ha actuado en consecuencia. Al día de hoy, a menos de 6 meses del siniestro, podemos afirmar que durante todo este tiempo se ha garantizado el poder adquisitivo de todos los afectados mediante las ayudas directas, como los créditos ICO; que ya casi no se perciben avistamientos de fuel en nuestras aguas; que los arenales de nuestras playas están prácticamente limpios y seguimos trabajando en la limpieza de las zonas rocosas con la intención de que las labores puedan estar terminadas el próximo mes; que se va normalizando la actividad pesquera y que ya hemos puesto en marcha la solución definitiva para tratar los restos del buque hundido.

Señoras y señores diputados, voy concluyendo. A lo largo de esta comparecencia he pretendido sobre todo transmitir que durante estos 6 meses se ha trabajado muy duro, que se han acometido todos los frentes, se

ha planificado y se ha ejecutado. Mi intención ha sido dejar claro que nos hemos preocupado de las personas, de los marineros, de los mariscadores, de los acuicultores, desde el primer momento y hasta el día de hoy, pero también de los empresarios, comerciantes hosteleros, y pensando en todos ellos hemos tomado iniciativas para aliviar su situación actual, pero también para mejorar su futuro. He querido poner de manifiesto que hemos luchado por devolver nuestras aguas y nuestras costas a la situación que presentaban antes del 13 de noviembre, porque somos conscientes de la enorme riqueza, no sólo económica sino también ecológica y medioambiental de las zonas afectadas. Todo este esfuerzo y empeño del Gobierno y también todo el tesón y la solidaridad por parte del conjunto de la sociedad española con los pueblos y ciudades de Galicia, de Asturias, de Cantabria y del País Vasco han dado sus resultados. La normalidad se está recuperando, volvemos a disfrutar de nuestras playas, la actividad de pesca y marisqueo se reanuda y podemos consumir con tranquilidad los productos del mar. Siendo así la situación, también me ha guiado la voluntad de hacerles saber que no nos hemos detenido, que aún quedan muchas cosas por hacer y que las estamos haciendo, que pronto continuaremos con las actuaciones para dar una solución definitiva a los restos del buque, pero además seguiremos impulsando cuantas iniciativas sean precisas para evitar que pueda repetirse un siniestro de esta naturaleza y seguiremos esforzándonos para que nuestra costa queda definitivamente limpia y sobre todo para que todas las personas que directa o indirectamente encuentran en el mar su medio de vida, vuelvan a desarrollar su actividad en las mejores condiciones. Este ha sido nuestro horizonte y lo sigue siendo hasta el día de hoy.

Señoras y señores diputados, muchas gracias por su atención. **(Aplausos.)**

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

Pueden observar SS.SS. que nos han instalado un artilugio para medir el tiempo de las intervenciones. Esto significa que hay un Reglamento y que tenemos un tiempo tasado para las mismas. El Reglamento establece que son 10 minutos, pero habida cuenta que el señor Rodríguez tiene varias peticiones, seremos algo más generosos con su tiempo.

Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** El señor vicepresidente primero del Gobierno dijo que en relación con la evolución de la catástrofe del *Prestige* no mantenía una actitud autocomplaciente; sin embargo, después de escucharlo, tengo que afirmar que más que autocomplaciente, desde nuestro punto de vista, resulta una intervención triunfalista. Empezaré por el primer eje, que es la situación del ecosistema, para intentar poner en contraste la versión oficial y gubernativa con la realidad. Ninguna catástrofe ecológica de esta magnitud —y esta es de las mayores que se ha producido en todo el mundo— dejó de tener unas consecuencias alarmantes a corto y medio plazo, a pesar de que las posiciones del Gobierno pudiesen ser correctas. Fue así en Estados Unidos, fue así en Francia, y desgraciadamente lo está siendo, no digo que lo vaya a ser sino que lo está siendo, en el caso del *Prestige* en las costas de Galicia. Una de las cosas que peor se puede hacer es confundir la apariencia con la realidad. Es evidente que las playas de Galicia, sobre todo las playas del interior de las rías, estaban limpias incluso en los peores momentos de la catástrofe. Es evidente que juzgado a primera vista y a distancia, muchas de las playas que hoy están en nuestras costas también tienen la apariencia de limpias; pero si uno viaja y entra en contacto empírico directo, en concreto con la costa que va de Muxía a Laxe, por limitarnos a esta, o incluso en las zonas entre Laxe y punta Candeira, podrá observar que hay placas de fuel bajo la arena. Nadie puede estar tranquilo cuando un informe oficial, dependiente de un organismo del Gobierno, como es el IEO, admitió sin tapujos que los fondos marinos estaban claramente contaminados. Es más, cuando se comenzaron las labores de capturas, fuera de lo que son las 12 millas, el 80 por ciento de las redes venían con chapapote. Esto no es una opinión particular, es un hecho constatable. Es más, todos sabemos que la forma de actuar de las autoridades competentes en relación con la apertura de la pesca estuvo condicionada en cuanto a sus opiniones, que cambiaron en tres ocasiones en menos de 24 horas, por evidencias de que había actos de carácter temerario y por tanto había que dejar algún tipo de arte sin abrir a la veda, ni siquiera en zonas que se consideraban no tendrían el menor peligro. En todo caso, es cierto que el Gobierno actuó con diligencia en la obsesión por la apariencia, y por esto, aparte de por otras consideraciones, es por lo que tiene tanta importancia para el Gobierno el problema del turismo y en concreto la apertura del Parque Nacional de las Islas Atlánticas. Una limpieza realizada con diligencia, posiblemente discutible en cuanto a los métodos tecnológicos, y también realizada con un buceo en profundidades no mayores de 50 metros, que es otro de los grandes problemas. Por eso, le preguntaría al señor vicepresidente: ¿Cómo se va a limpiar en profundidades superiores a los 200 metros, ya que aquí no vale el buceo de carácter profesional? Aún estamos a la espera de que se pueda buscar una solución de carácter técnico y usted sabe que tendría que averiguarse cómo se va a hacer para poder limpiar todas las zonas de la plataforma continental y no hablemos de aguas que están más allá de la plataforma continental que son competencia de la comunidad autónoma. Exactamente igual pasa con el tema del voluntariado al que usted dedicó unas palabras de agradecimiento, pero sabe que también recibe el hostigamiento y la hostilidad por parte de institucio-

nes, como ayuntamientos que están perfectamente vinculados al Partido Popular. El último caso fue el de Muxía, donde se llegó a acusar en concreto a organizaciones de voluntarios que llevan aquí meses de ser drogadictos y borrachos, simplemente porque podían poner en evidencia algo que —vuelvo a repetir— empíricamente se comprueba: que la limpieza es aparente, que las rocas siguen sucias, que los barcos que vienen del mar vienen con la proa manchada y que con muchas redes pasa exactamente igual. Por lo demás, no quiero hacer ningún tipo de demagogia, pero pude comprobar cómo se sacaban los productos del barco a los camiones de comercialización, sin recibir ningún tipo de inspección de carácter veterinario. Por tanto, hay muchas sombras, muchas dudas y muchos problemas que sería bueno atajar, porque todo el mundo puede entender que un Gobierno, después de una catástrofe de este tipo, aun actuando con corrección, es imposible que 6 meses después tenga el ecosistema en un grado de aceptación y de normalidad, desde el punto de vista de lo que son los hechos reales —vuelvo a repetir— y no de las apariencias. Lamentablemente, el Gobierno se limita a cuantificar la catástrofe en términos económicos, desde el punto de vista vinculado puramente a la limpieza, solamente se hace sobre este aspecto de la realidad y reconoce que son 1.000 millones de euros. Al mismo tiempo, y usted lo ha admitido aquí hoy, dice que se está tratando de reprogramar lo que son los fondos FEDER y los fondos de cohesión del programa operativo 2000-2006, lo que representa un empobrecimiento y un fraude para Galicia, porque estos dineros que se van a gastar en la limpieza y que son fondos del programa operativo reprogramados, dejan de invertirse en otros aspectos de la realidad del país; por tanto creo que se está haciendo un flaco servicio a la capacidad de inversión económica en Galicia. Exactamente igual sucede con el programa del pecio. Nos gustaría saber cómo es posible que se hayan pasado 4 meses de estudios por parte del Comité científico, para que su resultado sea prácticamente ninguneado cuando se entrega la capacidad ejecutiva a Repsol, ya que nada de lo que contempla son los estudios que se habían planteado previamente. La solución definitiva sigue siendo diversa, incluso aún se habla a estas alturas de analizar el fuel en los pasos operativos del programa de Repsol IPF y dudamos mucho que se pueda hacer a finales del año 2003, simplemente porque si empieza en septiembre va a haber muchos momentos de tormenta y con situaciones meteorológicas complicadas para que no se ejecute el plan hasta el año 2004. ¿Hay garantías totales de que este retraso no va a conllevar peligros evidentes desde el punto de vista de la ruptura del pecio? Igualmente es preocupante —y usted sabe señor vicepresidente que ya hay una protesta pública por parte de las constructoras de Galicia— que la participación de empresas gallegas en la limpieza de nuestro litoral sea prácticamente testimonial, lo cual vuelve a probar que francamente quien recibe los daños debía recibir también los beneficios de su tejido empresarial y no está siendo así, exceptuando en algunos sectores que después comentaré, que es de justicia decirlo y también explicaré por qué es así.

La segunda cuestión se refiere a la respuesta económica que el Gobierno dio a la catástrofe, el denominado Plan Galicia. Lo peor que se puede hacer cuando hay una catástrofe de este tipo es hacer un tótum revolútum donde figuren las inversiones que ya estaban preparadas para Galicia antes de la catástrofe, en concreto del Plan de infraestructuras 2000-2007, junto a nuevas infraestructuras de carácter virtual, y lo digo con total conocimiento de causa. De los 5.200 millones que se programan aparentemente como novedosos, resulta que ninguno de ellos se va invertir en el horizonte del año 2007. Dada la comprobación empírica, el propio Partido Popular se ha negado a votar en esta Cámara repetidamente la inclusión de esas obras de infraestructuras dentro de este período temporal 2007, no para que se acabasen en el 2007 sino para incluirlas de forma ejecutiva en este período, lo cual es una evidencia de que esto no es así. Ni siquiera las que están programadas y las que están teóricamente presupuestadas aceptaron que algunas se adelantasen, en concreto las del exe atlántico para que pudieran estar acabadas, por lo menos la infraestructura de la doble vía entre Vigo y La Coruña en el año 2005, aunque hubiese que esperar a la catenaria al año 2010.

Por supuesto, hay promesas totalmente infundadas que llevan a la incredulidad, incluso está la respuesta por escrito del Gobierno. El caso de Izar-Fene es emblemático. No acaban de asumir la negociación con la Comisión Europea para que vuelva a construir barcos, a pesar de haberlo prometido desde el punto de vista propagandístico. Se buscan 50.000 pretextos —vuelvo a repetir— y nos toman por tontos cuando todo el mundo sabe que estos pretextos, como pueden ser las ayudas públicas a los astilleros, no tienen nada que ver con el problema en cuestión. Por no hablar de cuestiones que se presentan como específicas y a propósito para Galicia, que tienen un carácter general para muchísimas comunidades autónomas del Estado. Por ejemplo, el sistema de incentivos regionales en Andalucía está sobre el 50 por ciento de la inversión; en Extremadura y en Canarias igual. Por tanto, no sé a qué viene colocar esto como una cuestión específica en relación con el caso del *Prestige.* En cuanto a la cuestión del suelo industrial en la negociación o los convenios SEPI-Xunta de Galicia, resulta que Galicia había quedado excluida de los planes de la SEPI para la reindustrialización de zonas en declive. Por cierto, entraba Asturias, entraba Cantabria, entraba Euskadi y entraba Valencia, pero Galicia no y lo que hacen ahora es integrarla. Usted no dijo, sin embargo, que la Comunidad Autónoma de Galicia paga gran parte de los gastos de carácter social por un reparto competencial a todas

luces más que discutible. Esas formas de atender las necesidades sociales dando rentas a los que la dejaron de percibir, usted sabe que recayeron y están recayendo en una proporción de 75 por ciento por cuenta de la comunidad autónoma y 25 por ciento por el Estado; y además, a través de reprogramación de fondos que, le vuelvo a repetir, iban destinados a Galicia, lo cual no deja de ser francamente lamentable.

Hay un dato, señor vicepresidente, del que le quiero informar para que vea cómo el impacto de la catástrofe está siendo muy negativo. En concreto en el primer trimestre del año 2003, de acuerdo con los datos del Instituto de Previsión Klein de la Universidad Autónoma de Madrid, en términos de valor añadido bruto Galicia crecía el 1,4 por ciento frente al 2,2 por ciento de la media española, es decir, el 0,8 por ciento menos. Le recuerdo que cada punto del PIB gallego en unidades monetarias corrientes, en el año 2002 equivale a 378 millones de euros. En concreto hasta el 31 de marzo un total de 82 empresas y 461 trabajadores se vieron afectados por expedientes de regulación de empleo tramitados como consecuencia del hundimiento del *Prestige*, según datos de carácter oficial. Nada de esto se está impidiendo.

Aquí engarzo con lo que usted habló de paliar los efectos sobre las personas, dejando ya sin más comentarios al buque oceanográfico, que usted mismo dice lo tiene que pagar Galicia en un 20 por ciento para utilizarlo nada más 45 días al año, lo cual es una prueba de unos métodos que francamente dejan muchísimo que desear en un trato mínimamente igualitario y no discriminatorio. Efectivamente, el efecto sobre las personas es verdad que ustedes lo paliaron, y hay que reconocerlo políticamente. Ahora, yo creo que no es ningún mérito en relación con catástrofes anteriores: primero, porque ésta tiene una cuantificación muy superior y segundo, porque ustedes como buenos políticos saben que una cuestión esencial es el control social de la gente porque si no hubiera ese colchón, 22.000 trabajadores dan para una revolución social por muy sumisos y resignados que sean. Ahora, está claro que esto fue una cuestión bien realizada. El problema es ahora: Cómo va a incidir la desaparición o reducción de especies como la faneca o la gallineta en los que están volviendo a pescar; cómo está incidiendo en la incapacidad de emplear todas las artes; cómo está incidiendo en la cantidad de artes que se están estropeando precisamente por las manchas de fuel; cómo ha incidido en el mercado la bajada de ventas; cuál es la situación real del mercado. Ahora los que están trabajando se están encontrando con un gravísimo problema. Es cierto que eso, fue verdad, que ustedes lo paliaron. Igual que son ciertas las bonificaciones a la Seguridad Social para las empresas y las ayudas a ANFACO que agrupa a los grandes empresarios. Sin embargo, la pesca de bajura, señor vicepresidente, está ante un gravísimo problema. Nosotros vamos a preguntar al Gobierno por escrito cuántos de esos 400 millones de euros de créditos blandos del ICO se están utilizando realmente y ya verá usted la imagen que ofrece el resultado final de las políticas del Gobierno.

Por último, señor vicepresidente, quiero referirme a la cuestión de la información, la preocupación por la evolución de la catástrofe y su seguimiento. Es muy urgente que ustedes hagan una cuantificación económica por una cuestión fundamental. Si ustedes intentan implicar a la Unión Europea de verdad, no de boquilla, es preciso que cuanto antes hagan un informe veraz. Si ustedes hubiesen reconocido que la catástrofe ha provocado pérdidas superiores a 3.000 millones de euros sería muy fácil el litigio con la Unión Europea para que el fondo de solidaridad se aplicase en este caso, porque eso sí que es reglamentario, 3.000 millones de euros dan pie a que el Fondo de Solidaridad Europeo tenga que intervenir. El reglamento dice catástrofes naturales o de otra índole y no habla en absoluto de que esto no se pueda introducir, aunque habría que dar también la batalla para introducir este tipo de factores. Ustedes con la manía de decir que son 1.000 millones de euros nada más están llevando al país a un callejón sin salida y a sus negociaciones igual. Yo creo que lo hacen porque si reconocen que la cuantía es muy elevada puede haber después, en el caso de sentencias judiciales, problemas graves para el Estado español siempre que lo declaren responsable subsidiario de la misma. En este caso se está actuando —vuelvo a repetir— más en beneficio de los intereses del Estado como ente abstracto que de los intereses de Galicia.

Habría también que responsabilizarse y no tener una posición triunfalista u ocultadora. Lo cual no quiere decir que el Gobierno no defienda su política, pero una cosa es defender su política y otra cosa es dar una imagen tan —vuelvo a repetir— triunfalista como la que usted ha presentado hoy aquí. Además, alarma ver cómo se salda la mayor catástrofe ecológica de nuestra historia a través de algo positivo como es paliar la falta de ingreso de rentas, pero en absoluto con inversiones de choque que no se den por ningún sitio. Acabo preguntando: ¿Realmente no pasa nada desde el punto de vista económico social o empieza a pasar ahora lo grave? ¿Cómo se va a recuperar total y completamente la costa? ¿Es creíble que se pueda recuperar total y completamente si no es por un proceso que durará años, aun habiendo la voluntad explícita del Gobierno de hacerlo bien, sobre lo cual hay muchas dudas y muchos reparos? ¿Están ya los daños reparados? ¿Cuál es la evolución económica del país? Indaguen ustedes los datos y lo verán. En todo caso, nosotros podemos tener una actitud responsable, pero en absoluto podemos tener una actitud autocomplaciente o de aceptación, señor vicepresidente, de algo que usted dirá que no huele a triunfalismo, pero, ¡vaya si huele! No hablemos ya de la manera como se transmiten las noticias y las informaciones del Gobierno a través de los medios de comunicación porque resulta, vuelvo a repetir, alar-

mante. Le digo que no hay nadie —incluido sus afectados que están callados por interés o por resignación— que diga que no existe un gravísimo problema ecológico, económico y social en el presente y en el futuro inmediato. Estaría bien adecuar por lo menos el discurso oficial a esta situación, aunque sea defendiendo los esfuerzos que el Gobierno pueda hacer, ya que como se ve tiene muchísimos huecos, muchos engaños, muchas desinformaciones y en el papel no coincide la teoría con la práctica.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señor vicepresidente primero, señorías, en toda su intervención, al menos esa es la conclusión a la que llega esta diputada, ha seguido pretendiendo transmitir que estamos ya en la normalidad o al menos en el inicio de esa normalidad, algo que desde nuestro punto de vista resta credibilidad a los aspectos positivos que pueda tener la actuación del Gobierno, y deja mucho más al descubierto esas zonas oscuras donde falta información o donde falta iniciativa para hablar no solamente del pasado y del presente, sino del futuro y no del futuro a corto a plazo, sino del futuro a medio y largo plazo. El portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra le hacía hincapié en que se adoptaron medidas paliativas en un momento determinado, algo que se hizo bien, con luces y sombras pero fundamentalmente con luces, pero que ahora hay determinados sectores, sobre todo el de la pesca, que está volviendo a funcionar y que puede tener problemas importantes con determinados aspectos socioeconómicos que tienen que ver con el funcionamiento y el desarrollo de Galicia en el futuro. Nos ha estado hablando de esas medidas económicas reparadoras y de las que se están previendo para el funcionamiento o para llegar a la normalidad o para normalizar la actividad pesquera fundamentalmente en las zonas afectadas. Nos hablaba de los 400 millones de créditos blandos directos e indirectos a los perjudicados. Nos estaba hablando de todas esas medidas desde una perspectiva fiscal que nos parecen bien, señor ministro, pero falta, y se lo decía el portavoz del BNG y esta diputada hace hincapié también en ello, esa perspectiva de futuro para saber hasta qué punto se ha paliado y durante cuánto tiempo va a ser necesario que se sigan dando ayudas a los damnificados, para que puedan seguir funcionando y para que puedan seguir desarrollando su actividad. Los perjuicios se han ocasionado y por muchas campañas de información o campañas publicitarias de promoción de productos gallegos que desde la Administración central del Estado, desde los diferentes ministerios se puedan poner en marcha, el daño está hecho y la bajada de las ventas gallegas se ha calculado entre un 30 y 40 por ciento. Eso es difícil que se pueda recuperar en poco tiempo por mucho que se empeñe en decirnos que se están dando todas las garantías, pero queremos creer que es así, porque en el momento en que se produjera cualquier error el daño sería mayor y por más tiempo.

Usted nos hablaba con mucho entusiasmo, además de esas medidas económicas reparadoras, del Plan Galicia. El Plan Galicia puede tener, en principio, esa parte de dotación virtual a la que hacía referencia el señor Rodríguez, pero también tiene una carencia: no nos dicen en qué plazo de tiempo se va a ejecutar. Además de haber incluido en ese Plan Galicia actividades que ya debían haberse desarrollado en la comunidad gallega, que están presupuestadas desde hace mucho tiempo pero se siguen aplazando en la ejecución real, han incluido también aspectos que en principio el Gobierno del Partido Popular vendió como algo positivo para toda la sociedad española y que ahora se demuestra que han sido un rotundo y total fracaso. Por ejemplo, Info XXI. Se hablaba de Internet para todos, de Internet en las escuelas, en las bibliotecas, en las zonas rurales y ahora resulta que lo incluyen en el Plan Galicia 2000 como si fuera algo novedoso cuando se tenía que haber puesto en marcha. Hacen de un fracaso un intento de triunfo o al menos un intento de paliar el desastre que con sus decisiones originaron en Galicia. Asimismo, nos hablan de los centros de investigación y desarrollo.

Parece que el Gobierno del Partido Popular se ha dado cuenta ahora de que Galicia vive del mar y de que la cornisa cantábrica también vive de determinados aspectos turísticos y de la promoción y de desarrollo económico. Ahora parece que se dan cuenta también de que necesita diversificar su economía, cuando se lleva años reclamando por otros grupos de la oposición y por este grupo parlamentario la necesidad de la diversificación en determinadas áreas que tienen una cierta depresión económica para que puedan seguir desarrollándose. Ahora parece que se dan cuenta de que hace falta que se construya un buque de investigación oceanográfica. Había uno en perspectiva que parece que abandonaron ustedes y no les pareció interesante y ahora pretenden construirlo. Ahora nos hablan de la investigación científica para la regeneración. Ahora hablan de la investigación sobre la contaminación marítima, cuando tenemos uno de los países de la Unión Europea con más costa pero con muchos problemas no sólo de contaminación. Sin embargo, no nos dice nada de los medios con los que habría que dotar a Salvamento Marítimo para que en caso de que se produjera una catástrofe de similares características, aunque fuera menor, se pudiera tener una reacción rápida y con esos medios necesarios. Nos comenta el convenio con Francia para la utilización de los buques anticontaminación, pero no nos dice si en nuestro país se van a tener buques propios no solamente de anticontaminación, sino también para Salvamento Marítimo, de eso usted no habla, cuando ya se ha

demostrado con la catástrofe del *Prestige* que los recursos materiales y humanos que tiene Sasemar no son suficientes para intervenir en una situación si no de estas características, que esperamos no se vuelva a producir nunca más, al menos sí similares.

Cuando nos hablaba de las iniciativas preventivas que se estaban negociando o que se estaban impulsando en la Unión Europea tampoco nos estaba dejando claro, señor ministro, qué es lo que va a pasar con la aplicación de los paquetes de medidas Erika I y Erika II que tendría que haber puesto en funcionamiento nuestro Gobierno y que no lo ha hecho. Eso no necesita negociarse con la Unión Europea —está ya establecido— y simplemente tienen que ponerlo en práctica, cosa que no han hecho lo que también es resultado en parte de la catástrofe del *Prestige*. Quiere que nos conformemos con esa iniciativa que puede aprobarse en un reglamento, en el mes de junio, para que en el año 2005 no puedan entrar en puertos europeos buques que no lleven un doble casco y transporten materias peligrosas y contaminantes. Quiere que nos conformemos simplemente con este proyecto para proteger determinadas zonas sensibles. Pues bien, si por la zona norte se transporta mucho material peligroso de esas características, en un mar mucho más complicado como podría ser el Mediterráneo se sigue produciendo ese tipo de transporte y le recuerdo que en esa frontera entre el Atlántico y el Mediterráneo tenemos una isla que se llama Gibraltar, que genera mucha contaminación en la bahía de Algeciras y causa muchos problemas de estas características a los que se sigue sin dar solución.

Nos hablaba usted de la limpieza de las playas. Puede que estén aparentemente limpias, pero eso no nos satisface. Está apareciendo, usted lo ha dicho, fuel en las catas y, en principio, parece que puede ser mucho más. El fuel dentro de la arena tiene una difícil recuperación y es mucho más complicado de limpiar. Además hay un problema que no abordan de manera clara, como es la limpieza de las rocas en las zonas que no son accesibles. Nos ha dado una explicación de las zonas que son accesibles, pero no nos ha dicho qué va a pasar con las zonas no accesibles que siguen sin tener ningún tipo de tratamiento. Se le ha preguntado a la ministra de Medio Ambiente y en principio solamente se va a utilizar la biorremediación en el Parque Nacional de las Islas Atlánticas, pero la biorremediación también se puede utilizar para limpiar las zonas rocosas inaccesibles porque no se puede pretender, señor ministro, que de manera permanente lleguen partículas de fuel a las playas según el mar vaya batiendo y limpiando esas rocas inaccesibles que todavía siguen estando sucias.

Para ir terminando porque seguro que el señor presidente me dirá que se me acaba el tiempo, me gustaría hablar de las propuestas que tienen en cartera para la solución definitiva. Las soluciones que Repsol YPF está planteando no parece que tengan mucho que ver con las dos posibles alternativas que el comité científico daba, porque el comité científico hablaba o de extracción o de confinamiento, y ninguna de las tres alternativas en las que se está trabajando desde Repsol YPF señalan de una manera clara el confinamiento, en todo caso, de las hipotéticas extracciones porque lo de la marquesina ya nos parece algo inasumible.

Además, usted nos decía en su intervención que Repsol lo iba a hacer una manera voluntariosa y no iba a llevarse, en principio, ningún tipo de beneficio. El beneficio en todo caso será el de la investigación en algo que no se ha aplicado en ningún momento y que ellos van a pretender investigar, cosa a la que esta diputada no tiene nada que objetar. A lo que sí tiene que objetar, señor ministro, es que, al final, el que lo va a pagar va a ser Sasemar. A mí me gustaría saber de dónde van a sacar ustedes los recursos para que Sasemar pueda pagar esas hipotéticas soluciones definitivas cuando, según informes que ya han hecho algunos ingenieros, las tres son imposibles. ¿Qué va a pasar? ¿Cómo van ustedes a controlar, porque tienen ustedes que agujerear más el pecio, el derrame de fuel, si las pruebas que pretenden hacer este verano con las bombas extraíbles son negativas? Porque, señor ministro, fuel sigue saliendo. Usted nos ha dicho que aparentemente casi no hay manchas, pero no hace tantos días se hablaba de una mancha de 10 kilómetros y no se nos puede decir que esa mancha venía de la limpieza de las sentinas de buques, porque creo que ese tipo de manchas no se produce con la limpieza de las sentinas. Por tanto, señor ministro, sigue habiendo manchas y derrame. ¿Cómo se va a solucionar el hipotético fracaso que se puede producir con cualquiera de las fórmulas que ustedes empleen para buscar la solución definitiva? ¿Cómo van a intentar que eso se palie y no llegue otra vez vertido de fuel a las costas?

El señor ministro terminaba diciendo que se han hecho cosas muy importantes (nosotros no negamos que se hayan hecho cosas y que se hayan paliado determinados aspectos importantes, sobre todo para las personas), que casi no hay manchas, que las playas están casi limpias, que la solución definitiva está casi en marcha. Es todo un casi seis meses después de la tragedia, seis meses después de la catástrofe. Ustedes con el Plan Galicia pretenden, según decía el señor ministro, mejorar el futuro de Galicia, futuro que en principio tendría que haber estado mucho mejor de lo que estaba, y quieren ustedes profundizar, consolidar la normalidad que ustedes están empecinados en que se ha recuperado prácticamente desde el principio de la catástrofe. Señor ministro, aclárenos las sombras que hay sobre todo esto, porque, si no, señor ministro, continuaremos con la catástrofe del *Prestige*, continuaremos con la contaminación y las manchas en las costas y sin una solución real, clara y efectiva.

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

El señor **DÍAZ DÍAZ:** Señor vicepresidente, con todos los respetos para su persona, menudo papelón está usted interpretando en el asunto del *Prestige*. Usted no fue de caza, pero lo cazaron. **(Risas.)** Nos imaginamos que es el peaje que se paga por ser candidato a sucesor. Primero, como gallego que es, lo utilizaron a usted para minimizar el tema, y nos sale con los hilillos de plastilina, y ahora echan de nuevo mano de usted para dar el parte final y transmitir la idea de que el problema afortunadamente ya está dejando de existir. Menos mal que en su guión no le escribieron aquello de que a Galicia le ha tocado la lotería con el *Prestige*, que finalmente le tocó decir al presidente Fraga.

Señor Rajoy es irresponsable alarmar sin base, pero aún lo es más, con conocimiento de causa, negar lo sucedido o minimizar lo que está pasando, y sobre todo, dar seguridades sin fundamento y descubrir después que puede haber engaño. El Gobierno puede negar las evidencias y una de ellas es que la catástrofe del *Prestige* ha generado desgraciadamente una fuerte e importante contaminación que afectará durante bastante tiempo a un buen número de especies y al equilibrio del ecosistema. Aún hoy, señor Rajoy, no conocemos cómo va a afectar esta marea negra a los recursos pesqueros, marisqueros, acuícolas y a sus nutrientes, tanto en lo que tiene que ver con su producción como con su mortandad, con la desaparición de algunas especies o con el comportamiento futuro de las que sobrevivan. De momento, sabemos que la faneca, el escarapote y otras especies ya no están donde estaban.

La recuperación del medio físico, rocas, playas y fondos marinos es un trabajo parcialmente en marcha que aún no tiene plazo, ni garantías. La recuperación de los recursos y de su cadena reproductora no ha sido abordada aún con rigor. Y la cuestión urge. Urge porque la recuperación económica y social de las zonas afectadas depende en gran medida de la recuperación del medio físico y de los recursos.

Señor vicepresidente, actuar requiere medios económicos y el Gobierno se negó en su día a contemplar la corrección de la catástrofe en los presupuestos del año 2003. Argumentó que una economía saneada como la española no tenía que recurrir a esos mecanismos, que los presupuestos tenían recursos para ello y que además estaban las ayudas comprometidas por la Unión Europea. La realidad es otra, señor Rajoy. La financiación suplementaria de la Unión Europea salió muy mal. Ustedes nos vendieron que en diciembre el Consejo de Copenhague atendió las demandas de España, pero no fue así. Nos permiten, y usted lo acaba de decir, reprogramas fondos que ya estaban asignados a España, pero no hay nuevos fondos. Las medidas adicionales específicas para paliar los efectos de catástrofe se aplazaron hasta marzo, y ahora en marzo la Unión Europea nos dice que no va a contribuir con fondos adicionales porque el tema no es grave. Los intentos del Gobierno por minimizar el problema a nivel interno sirvieron para convencer también a la Unión Europea de que el asunto no era tan grave. Además, el mes de marzo ya no era el mejor momento para pedir solidaridad a la Unión Europea y sobre todo pedirla desde el Gobierno de España. Es posible que en el tema de la financiación comunitaria estemos pagando la falta de rigor del Gobierno y también los efectos colaterales de la guerra.

El lunes nos dice usted que van a ir a Bruselas a renegociar fondos. Nosotros queremos saber si van a seguir reprogramando fondos ya asignados para España o van a demandar nuevos fondos adicionales. En todo caso qué fondos adicionales se van a demandar, cuál es la postura española y cuáles son los nuevos argumentos para defender esos fondos. De momento yo le planteo, fracasada la aportación extraordinaria de la Unión Europea, que es necesario arbitrar fondos propios y extraordinarios para hacer frente a los gastos derivados del *Prestige*, no sólo los referidos a la recuperación medioambiental, sino también aquellos que son urgentes y que permitan recuperar la actividad económica del entorno afectado. Esta financiación adicional es más necesaria, si cabe, porque están ustedes prometiendo proyectos sin fondos para el año 2003. Si al fallar la financiación comunitaria adicional, el Estado español no reprograma nuevos fondos, estaremos diciéndole a la Comunidad que el problema era menor porque no hacen falta nuevos fondos. Luego, si quieren ir a Bruselas a exigir nuevos fondos con base, tendrán que poner ustedes previamente encima de la mesa nuevos fondos adicionales.

Señor vicepresidente, usted sabe que no es prudente dar por zanjado el asunto. El *Prestige* se hundió en noviembre y todavía hoy sigue en el mar soltando fuel, hilitos de fuel, señor Rajoy. Continúa una bomba en el mar amenazando a las costas de Galicia y el Cantábrico. No es serio renunciar ahora a afrontar el problema de extraer el chapapote del barco, simplemente por razones electorales. Todo indica, señor Rajoy, que ustedes dejan el problema para después de las elecciones del año 2004. En su estrategia utilizan lo científico como coartada. Primero, crearon una comisión que aportó dos soluciones, aunque curiosamente ninguna de ellas sea la que se va a aplicar, y después pasan el tema a una empresa de ingeniería con experiencia en el sector, Repsol, que busca una solución nueva e imaginativa, también para ganar tiempo, y en septiembre comenzará para hacer pruebas paraa ver si funciona, pero como durante los meses de invierno no se puede jugar en el mar, habrá que aplicar el sistema definitivo el verano que viene después de las elecciones y, mientras tanto, una vela a Santa Marta y otra a Santa Margarita para que el tema no estalle. Ustedes están anteponiendo los intereses de partido a los intereses generales. Están renunciando a tomar decisiones definitivas por intereses partidarios.

Hay otras formas positivas, y usted lo reveló con la sinceridad que le caracteriza de vez en cuando, de ayudarse electoralmente, como son los contratos del INEM, etcétera, de los que también habló el señor Rodríguez. En estos momentos, me acaban de llamar, el Ayuntamiento de Viveiro acaba de contratar en el mes de abril por tres meses a 120 trabajadores para trabajos varios relacionados con el *Prestige*. Hasta abril no hacían falta en la zona de Viveiro, y ahora que ya está todo esplendoroso hay que contratar a 120 trabajadores. Los trabajos de arreglo de caminos rurales van en la misma dirección, porque en los caminos rurales con esto de las lluvias ácidas me imagino que entraron también los efectos del *Prestige*. Resumiendo, se refugian en problemas técnicos o científicos para aplazar el problema, pero la realidad es que el barco hundido está parcheado, y si no hay ninguna experiencia en extraer fuel a 3.000 metros, tampoco hay ninguna experiencia que nos diga que el parcheo dure eternamente, y el parcheo parece que puede aumentar riesgos. Por cierto, a estas alturas, ¿podría decirnos cómo está el fuel: se solidificó, está líquido o cómo está?

Pasaron ustedes, señor vicepresidente, de falsear la realidad a decir verdades a medias que al final resultan falsas verdades. La señora ministra de Medio Ambiente decía el otro día en Galicia que el 95 por ciento de la superficie del parque Atlántico estaba limpio, pero después reconocía que en la zona afectada únicamente habían limpiado el 50 por ciento. Lo mismo podíamos decir de las playas, que incluso están más limpias que otros años porque zonas no afectadas fueron limpiadas perfectamente, pues antes se limpiaban para los meses estivales y ahora se empezaron a limpiar en el mes de marzo, pero en las zonas realmente afectadas sigue habiendo problemas y el fin de semana pasado llegaban manchas importantes a algunas de ellas.

Por otra parte, en el sector más afectado, en la pesca de bajura, hay conciencia clara de que se está sacrificando este sector en aras de la normalidad y de intereses políticos que nada tienen que ver con ellos. La realidad en el litoral afectado tiene poco que ver con la normalidad que se vende desde el Gobierno de la Xunta y del Estado. Yo le recomiendo a usted, que de cuando en vez se pasa por Galicia, que no haga visitas electorales por la zona, sino que hable con la gente de la zona y verá cómo está el problema. Entre otras cuestiones el Servicio de información pesquera de la Xunta de Galicia nos dice que las ventas en lonja en Galicia entre enero y mayo bajaron cerca de un 50 por ciento, aun después de levantar la prohibición de faenar en la mayoría de las zonas. Segundo, los ingresos en euros tuvieron una caída similar. Tenemos, de este modo, que hay una caída importante de ingresos en el sector extractivo y la misma se transmite a todas las actividades interrelacionadas, que en la costa son todas. Así, si tomamos las quince primera semanas del año 2003, tenemos que las pérdidas acumuladas en el sector se estiman por la Xunta de Galicia en 32 millones de euros, que son algo más de 5.000 millones de las viejas pesetas.

Para este problema no hay soluciones, no hay diálogo con el sector, no hay planes de recuperación de caladeros, planes de cría y repoblación de zonas, planes de diversificación productiva, nada. Lo único que hay es un plan de maquillaje de la costa afectada. Pretenden convencer a la opinión pública que estamos ante un simple problema de limpieza. Lo que ustedes, señores del Gobierno, no saben, o no quieren saber, es que las rocas afectadas, al igual que las playas, aun siendo cuerpos inertes, son ecosistemas en sí mismas, con vida, que son criaderos y sementera de bivalvos y otras especies. Partiendo de esta premisa, el objetivo no son playas y rocas esplendorosas a cualquier precio, sino extracción del fuel de playas, rocas y fondos, dañando lo menos posible el ecosistema, pero todo indica que no se está haciendo así. Los ecosistemas marinos, señor ministro, no se corrigen con mayoría absoluta, para eso no sirve para nada la mayoría absoluta. Los ecosistemas para recuperarse necesitan tiempo, porque hay una dinámica compleja de interacciones ecológicas en cada ecosistema.

Por otra parte, también tengo que decirle que el estudio de la Cámara de Comercio de Galicia, nada sospechoso de antigubernamental, estima los costes de la catástrofe para el año 2002 en 1.390 millones de euros, y hasta el 2005 en 3.307 millones de euros. ¿Con qué recursos se va a indemnizar a los afectados? ¿Con qué fondos FIDAC? ¿Qué piensan obtener en la negociación del próximo jueves? ¿Cómo van a financiar la recuperación de la zona afectada y la reparación de daños? ¿Tienen pensado demandar una indemnización como país afectado en su patrimonio natural? ¿A quién? ¿Tienen evaluado el daño? ¿A cuánto asciende?

Señor presidente termino, me doy cuenta del tiempo porque curiosamente el marcador llegó hoy.

Señor Rajoy, con elecciones o sin ellas el problema está ahí. Usted empezó diciendo que no había marea negra, y la había. Yo no sé por qué creerle ahora. En materia de seguridad usted da unos datos, pero yo le digo que el día 15 de marzo en el puerto de La Coruña entró un barco con 16 años, monocasco, que había sido detenido dos veces. Es una señal de que la seguridad que usted nos cuenta y la real no van igual.

¿Qué pasó con el Plan nacional de salvamento marítimo 2002-2005 que el Gobierno iba a modificar? ¿Cómo va la vuelta a la gestión pública del servicio de seguridad marítima? ¿En qué estado está la compra de cuatro buques remolcadores y el proyecto de buques antipolución? Le recuerdo, como decía el señor Rodríguez, que hay falta de carga de trabajo en los astilleros gallegos. El Plan de salvamento sigue como estaba. Los protocolos que había que modificar siguen como estaban. Si hubiera otro accidente, como ustedes dijeron

que harían lo mismo si volviera a pasar, como las circunstancias no cambiaron, resulta que la catástrofe sería la misma. Señor Rajoy, la catástrofe no pasó, ni estamos preparados para otra catástrofe, porque ustedes se niegan a sacar lecciones de la que estamos viviendo. Para ustedes el problema se resume en limpiar, que no recuperar, el litoral de forma que no queden manchas visibles y compensar a los gallegos con un traje a la medida para todos nosotros, nos van a hacer un traje a cada uno, y en ese traje cabe todo. Ese es el Plan Galicia, un Plan Galicia en donde, como se dijo, la mayoría es cumplir lo que estaba prometido y aplazado largamente, y otra parte por la que nos dan tres ferrocarriles, alguno que se prevé que comience en el año 2010, cuando el señor Aznar ya no va a estar, y lo comprometen ahora.

En todo caso, resumiendo, cinco puntos. Casi seis meses después de la catástrofe no tenemos ninguna garantía de solución definitiva del barco. El Gobierno pretende salvar los problemas de la recuperación del ecosistema marino por decreto, y la mayoría absoluta no sirve en este caso. La política de recuperación medioambiental se basa en ocultar el problema y no en el restablecimiento a medio y largo plazo de las condiciones naturales anteriores al vertido. La descoordinación y la falta de garantías presidieron la apertura de caladeros, y hoy en día desconocemos la situación de los fondos marinos, de los recursos pesqueros y su evolución. El financiamiento con fondos adicionales fracasó hasta ahora y el Gobierno no parece tener previsiones de cómo indemnizar por los daños causados a los diferentes colectivos afectados. El desarrollo del Plan de salvamento está en fase de intenciones, no hay ninguna actuación para dotar a Galicia de medios de prevención y anticontaminación, la situación es la misma que antes del *Prestige* y las consecuencias están a la vista. El Gobierno elaboró un documento de actuaciones en Galicia en el que cabe todo, sin compromisos presupuestarios ni plazos de ejecución para la inmensa mayoría de las medidas contempladas, lo que lo convierte en una mera carta de intenciones. A Costa da Morte, la zona más afecta, se lleva un parador de turismo en la tómbola del Gobierno.

Señor Rajoy, la gente del mar quiere vivir dignamente del mar. Dejen de jugar al marketing político y afronten con realismo los problemas que están ahí y van a seguir después de las próximas elecciones.

Gracias, señor presidente, por su benevolencia.

El señor **PRESIDENTE:** Le iba a decir que la mayoría absoluta permanece, pero su tiempo había concluido.

Se abre el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios que quieran intervenir.

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

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA:** Voy a hacer una intervención muy breve, puesto que no habiendo pedido la comparecencia solamente por indicaré la posición de nuestro grupo al respecto.

Estamos de acuerdo con muchas de las apreciaciones que han hecho los anteriores intervinientes de los tres grupos interpelantes. Nosotros vamos a preguntar muy poco, y le diré por qué, señor ministro. Antes de su llegada comentábamos entre nosotros si alguien esperaba algo nuevo de su presencia aquí y el escepticismo de todos los que lo comentábamos era generalizado. No esperamos nada nuevo de usted. Usted es consciente de que ha acuñado ya en el Parlamento el término *rajoyar*, que es una mezcla de autoalabanza, devolución del peloteo, mareo de la perdiz, datos profusos y confusos y labia inagotable. Con todos esos elementos ha venido usted a dar esta información hoy aquí en lugar del comisionado que el Gobierno nombró *ad hoc* para estas labores; sin embargo, como ha dicho algún otro compañero, le han vuelto a nombrar a usted, a usted que es un desinformador habilidosísimo, hay que reconocérselo, porque si en lugar de informar sobre el accidente, sobre la catástrofe del *Prestige* viniera a informar sobre un accidente de tráfico, seguro que nos daría pormenores de la marca de los vehículos accidentados, de sus modelos, del color de su carrocería, del tipo de tapizado, de la motorización, de la instrumentación, del tramo de vía donde ocurrió el accidente, incluso aportaría croquis de la trayectoria de los vehículos, del lugar del impacto, hacia dónde se habían dirigido, pero no nos diría nada de los ocupantes ni de lo que había pasado con ellos. Es lo que hace con el caso del *Prestige*. Usted nos está volviendo a hablar de las tan traídas y llevadas soluciones económicas que ha dado el Gobierno, a nuestro juicio en un plano bastante electoralista, que curiosamente no contempla la problemática posterior, a final de este mes, y no nos dice nada —se lo han dicho los anteriores intervinientes— sobre lo que ha ocurrido con el pecio, nos vuelve a dar otras soluciones diferentes a las de la comisión encargada de encontrar unas propuestas viables para solucionar definitivamente ese problema. Sigue sin darnos datos del fuel recogido y, por tanto, del vertido.

No voy a insistir, pero repito lo que han dicho anteriores intervinientes. Estoy de acuerdo en la mayoría de las cuestiones que se han planteado, como sigo con ese escepticismo, solamente le voy a decir que aparte de Galicia, a la que usted se refiere casi en exclusiva, salvo alguna cita esporádica, existen otras costas afectadas y quisiera preguntarle si puede desglosar ahora, o hay que hacer una pregunta por escrito, todos esos planes, todas esas ayudas, todos esos jornales que se han pagado, todas esas cantidades que usted dice que se han dado y que se van a dar. Quisiera conocer cómo desglosa esto en las cuatro comunidades autónomas afectadas, porque curiosamente han sido los pesqueros vascos los que han recogido la mayor cantidad de fuel en

la mar, a usted le consta, y todavía, a pesar de que el señor ministro de Hacienda dijo el 5 de marzo en esta Cámara que el Gobierno vuelve a insistir en que gastará presupuestariamente lo que haga falta para compensar económicamente las consecuencias de la crisis del *Prestige,* no ha contestado a los requerimientos, a las peticiones, a las cartas del Gobierno vasco sobre lo que ocurre con los gastos que éste ha tenido asumiendo competencias que no le eran propias —curiosamente el Gobierno no lo ha rechazado en ningún momento, otras veces suele ser muy celoso— porque ha permitido que el Gobierno vasco se ocupe de la recogida de fuel en el mar, cosa que le correspondía obviamente al Gobierno, y ante la —iba a decir ineptitud— falta de aportación de medios suficientes se tuvo que ejecutar por el Gobierno vasco que consiguió, movilizando a la flota pesquera, el menor impacto costero de toda la zona, cuando en Francia ha tenido mayor impacto. Esa recogida en alta mar ha significado que el Gobierno se haya ahorrado un montón —usted luego lo cuantificará— de gastos por no tener que actuar en la costa, en zonas de Cantabria y del País Vasco, ante la limpieza previa que hicieron los pesqueros. Quisiéramos que nos diera ese desglose, que nos dijera qué piensa el Gobierno de esos gastos ejecutados por el Gobierno vasco y si piensa compensarlos o no. Esperaremos a su contestación para obrar en consecuencia, para pedir información escrita posteriormente o no hacerlo si nos satisface usted en esta presentación de hoy.

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

La señora **SAINZ GARCÍA:** Señor vicepresidente, en primer lugar, quiero agradecerle, en nombre del Grupo Popular, su comparecencia y la explicación exhaustiva de todas las actuaciones seguida por el Gobierno, de las que claramente se desprende la voluntad de este Gobierno de informar de una manera constante acerca de los problemas derivados de esta tragedia, de este accidente, así como el compromiso de transparencia y la claridad con la que el Gobierno ha actuado desde el primer momento. Esto se ha puesto de manifiesto a través de las distintas e importantes comparecencias que usted ha tenido en el Parlamento.

En segundo lugar, quiero poner de manifiesto que el Gobierno se ha aplicado con diligencia a resolver los problemas derivados de la tragedia causada por el accidente del *Prestige*. Sinceramente creo que ha habido una capacidad de reacción ante un accidente en el que nada ha tenido que ver el Gobierno, ha habido también una planificación importante, en colaboración con los ayuntamientos, con las cofradías de pescadores y con la comunidad autónoma, y una respuesta política. No reconocer lo que acabo de decir y esa respuesta política es caer casi en un fundamentalismo, señores de la oposición. Se equivocan sinceramente cuando no reconocen eso. No es triunfalismo, es simplemente la descripción de una realidad, esa realidad que vemos todos los gallegos cuando estamos allí, cuando paseamos, cuando disfrutamos de nuestras playas, nos bañamos en nuestros mares y comemos los preciados mariscos y pescados. La realidad, señores de la oposición, no da más de sí para ese espíritu catastrofista en el que ustedes quieren seguir permaneciendo y que quieren que lata en la sociedad gallega. La realidad no da más de sí. ¿Por qué la realidad es así, como la ha descrito el señor vicepresidente? Porque, como decía, ha habido una clara respuesta política que se tradujo en actuaciones muy importantes y en medidas inmediatas, pero además en un Plan Galicia que hace ciertas aquellas palabras que hablaban de que existían razones fundadas para la esperanza de que los gallegos saldríamos fortalecidos, incluso reforzados, y que Galicia seguiría avanzando con un trabajo y con una ilusión por el camino de ese desarrollo, de ese bienestar al que todos aspiramos. Mientras tanto, señores de la oposición, han vuelto a caer en la misma letanía de una serie de lugares comunes que muchas veces han argumentado pero que no tienen ninguna base en la realidad; como no tienen base en la realidad los argumentos que ustedes han utilizado después de haber escuchado al vicepresidente. De alguna manera están empeñados en seguir manteniendo eso vivo, tal vez para sacar alguna ventaja política, aunque algún grupo como el Grupo Socialista ha visto últimamente que ya el seguir con la crispación y la pancarta parecía que nos les daba rendimiento político y se van desmarcando, pero en definitiva no corresponde con el sentimiento que ya tienen todos los gallegos.

Aquí se han dicho cosas que no corresponden a la realidad, y yo creo que la gente se va dando cuenta. Hoy no se ha recordado, pero constantemente decían que el culpable era el Gobierno y que por esa decisión de alejar el barco habían ocurrido los problemas que se habían originado. Me gustaría que quedara muy claro, primero, que se ha demostrado que la gran mancha que impacto contra las costas de Camelle, de Camariñas, de cabo Touriñan, de Corme, de las Sisargas, Malpica, las playas de Barrañán, Cayón, etcétera, se produjo con anterioridad al hundimiento del *Prestige.* Segundo, que 74 horas antes de que el *Prestige* se partiese y hundiese el 19 de noviembre de 2002 el fuel ya había alcanzado gravemente las costas gallegas debido al vertido inicial ocurrido entre los días 13 y 14. En consecuencia las autoridades no influyeron con sus decisiones en ese derrame inicial ya que el buque estaba sin administración que pudiese actuar. Por lo tanto, el vertido únicamente puede ser achacable al buque, a su tripulación y a sus gestores por la falta de un mantenimiento adecuado o por operar con un buque claramente obsoleto y en mal estado. Frente a este accidente yo tengo que recodar qué han hecho ustedes. Nada, y siguen sin aportar soluciones. Sólo han estado atentos a algunos eslóganes, a mantener algunas movilizaciones —algunos

políticos todavía lo hacen— y, eso sí, a criticar. Hoy han vuelto a criticar aquí pero sin aportar ninguna solución. Me gustaría recordarles que sus diputados europeos ni siquiera han ido a votar para prohibir los buques monocasco pensando en un futuro. **(Rumores.)** Ni siquiera eso —entre otras cosas, cumplir con su obligación— ha hecho la oposición con lo fácil que lo tenía. Hoy también ha quedado claro que no son capaces de reconocer esa normalización progresiva que se está produciendo de las actividades pesqueras y marisqueras ni de alegrarse de la recuperación de nuestras playas o del Parque de las Islas Atlánticas. Las buenas noticias no les gustan. Tal vez no encajen sus planes pero, desde luego, es lo que todos deseamos. Con esta actitud lo único que, al fin y al cabo, van a conseguir es quedarse parados. Algunos incluso ya se van alejando de las plataformas porque se alejan del objetivo de los gallegos que es mirar hacia delante. No se puede engañar y decir que Galicia está muy mal porque Galicia, afortunadamente, está sana, se pongan como se pongan. Algunos de ellos quieren seguir con esa negra sombra y eso ya no se da. Galicia está claramente viva y en un proceso de normalización. La crónica de las soluciones, que es lo que ha venido a decir el vicepresidente, no les interesa pero es lo que manda porque, insisto, es la realidad. Al fin y al cabo, el tiempo pone a cada uno en su sitio y la realidad se va a abriendo paso.

Señor vicepresidente, nuestro grupo muestra su satisfacción por que el medio ambiente de las zonas afectadas recupere la normalidad. Reconocemos todo el trabajo desarrollado y nos felicitamos de que, por mucho que algunos —aquí algo se ha dicho de eso— quieran ver todavía vertidos que no corresponden a la realidad —como ha quedado demostrado—, se haya diseñado un plan para la recuperación de los fondos verdaderamente amplio, muy variado, selectivo y riguroso para el que no se han escatimado medios y para el que no se escatimarán. Por cierto —lo ha dicho muy bien el vicepresidente—, el buque *Teneo* y el *Nereus IV* están realizando trabajos de prospección en unas 400 millas de navegación para peinar toda la zona exterior de la costa que va desde los 70 a los 1.180 metros de profundidad, pudiendo trabajar hasta los 2.500 metros. Están recogiendo muestras y posteriormente se definirá la actuación necesaria y oportuna para limpiar absolutamente todo. Conviene recordarles que hay importantes proyectos de investigación para estudiar la posible cadena trófica, en el caso de que se produjera. En el Ministerio de Ciencia y Tecnología y en el de Medio Ambiente hay proyectos de investigación. Todo está pensado para seguir en la línea de esas actuaciones decididas, importantes y bien planificadas. Buen dato para nosotros es, sin duda, que el parque nacional se haya abierto definitivamente. Esa es otra realidad que las gentes, a miles, están viviendo y disfrutando. Celebramos también la normalización progresiva de la pesca y del marisqueo porque, al fin y al cabo, restablecer la normalidad en la vida de los habitantes de las zonas afectadas, que tienen en el mar su medio de vida es, como usted decía hace unos días, un objetivo importante. Bien es cierto que hubo terribles vaticinios que se han venido abajo que hablaban de años para recuperar nuestra pesca. La pesca no se ha arruinado. El marisco sigue siendo tan extraordinario como siempre —les invito a que vayan allí y lo comprueben— y, como saben, este año han mejorado las ventas del mejillón frente a las del año pasado. Por tanto, las cosas no van mal. El éxito de los productos gallegos se está reforzando. Los mercados siguen vivos y la capacidad de atraer turistas ha quedado demostrada, como ha reconocido el presidente del sector después de esta última Semana Santa.

La economía gallega va bien y para afirmarlo hay que basarse en datos objetivos que son los que nos hablan de signos de buena o mala economía. Les recuerdo que los depósitos del sector privado en las entidades de crédito no se reducen, ni mucho menos. Antes al contrario, en este caso la tasa de crecimiento en las provincias gallegas supera a la del resto de España, siendo de un 0,66 por ciento. En 2003 hay un aumento respecto a 2002 del 4,47 por ciento en la matriculación de vehículos de turismo en Galicia, mientras que las cifras nacionales no son tan buenas. La matriculación de vehículos tiene igualmente un ritmo de aumento superior al registrado en España, de un 7,51 por ciento. Asimismo en los datos referidos a facturación y producción eléctrica —como saben ustedes, tan importantes— se observa un incremento de un 7,2 por ciento. Todos los medios de comunicación recogen que el paro en Galicia vuelve a descender en abril por tercer mes consecutivo. Por lo tanto, todos los indicios son muy contrarios a las manifestaciones que se han oído aquí. La economía gallega es cada vez más abierta y Galicia sale fortalecida de esa tragedia gracias al trabajo de muchos y de los voluntarios a quienes una vez más agradecemos su labor. Es normal que cuando quedan pequeñas cosas por hacer que son dificultosas se utilice a las personas especializadas que lo puedan solucionar con garantías y seguridad. No quiero dejar de rendir, en nombre de mi grupo y en el mío propio, un recuerdo y sentimiento de dolor a la familia del trabajador que falleció hace unos días.

Las soluciones definitivas para tratar los restos del buque hundido están puestas en marcha de manera adecuada y se ha hecho de acuerdo con las propuestas técnicas y científicas que son importantes. No se van a escatimar recursos, señorías. Ya se ha dicho que se puede hacer porque tenemos una economía saneada, cosa que no ocurrió en épocas anteriores. Ahora se ha demostrado que con esa economía saneada un gobierno puede responder y paliar cualquier tragedia que sobrevenga sin escatimar recursos. Ha habido mucho trabajo de un Gobierno dedicado a ello con todo su esfuerzo. Quiero hacer un reconocimiento muy especial hacia

usted, señor vicepresidente primero, que ha estado comprometido desde el primer día con su tierra, con nuestra tierra. También hacemos un balance positivo del grado de cumplimiento del Plan Galicia y coincido con usted al declarar que es una muestra de la responsabilidad, del rigor y del compromiso con el que el Gobierno de España ha afrontado la crisis derivada del *Prestige*.

El tiempo cuenta en negativo y tengo que resumir sin poder hacer referencia a todas las aportaciones tan importantes que se han hecho en relación con los avances del Plan Galicia que sentará las bases de una Galicia dinámica y competitiva. Me parece muy importante el esfuerzo negociador que están haciendo con el FIDAC para conseguir agilidad y eficacia en las indemnizaciones y el impulso a una profunda transformación de la normativa marítima para evitar que estas cosas puedan suceder. Gobiernos anteriores nada hicieron cuando ocurrieron casos de esta naturaleza. Por cierto, ustedes dicen que a seis meses del accidente todavía las cosas están así. El Grupo Socialista presentó ayer en la Cámara una proposición no de ley sobre la reorganización de la seguridad marítima en cuya primera página reconocían que el 12 de mayo de 1976 el superpetrolero *Urquiola* vertió en la bahía de A Coruña 40.000 toneladas de crudo, causando daños que tardarían 15 años en remitir. Sin embargo, ahora seis meses después estamos hablando de una práctica normalidad. Todo ello habla de una respuesta política eficaz y comprometida con Galicia que, además de paliar los daños, permitirá que dé un salto cualitativo en su desarrollo para que cada vez sea más dinámica.

Galicia, señorías —y con ello termino, señor presidente—, no sólo se ha recuperado sino que está adquiriendo un ritmo mucho más vivo. Por decirlo con términos marítimos, ese es el rumbo que a los ciudadanos gallegos les interesa que siga Galicia. Ese es el rumbo del Gobierno que está impulsando claramente toda su intervención, lo que hizo y lo que seguirá haciendo en el futuro. El Grupo Popular no sólo lo apoya sino que, en nombre de todos los gallegos, sigue impulsándolo con ustedes, lo que agradecemos muy sinceramente.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor vicepresidente primero, si quiere contestar.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Voy a intentar responder a las inquietudes de los distintos portavoces que han intervenido en el debate. Quisiera comenzar con un comentario general y expresivo de lo que he pretendido hacer en esta primera intervención.

Se ha dicho por parte de algunos —a pesar de yo haber dicho lo contrario en mi intervención— que ha habido en mi intervención una actitud autocomplaciente. Sinceramente, yo no lo veo así, como tampoco voy a decir que por parte de otros ha habido una actitud catastrofista. He hecho un balance de cómo están las cosas desde el 13 de noviembre y creo que podemos aportar datos muy positivos, lo que es bueno y nos debe alegrar a todos. Eso lo percibe todo el mundo. Yo le diría a quien quiera oírme, sobre todo a uno que ha hablado mucho de elecciones —luego haré algún comentario sobre las elecciones— que no es bueno, y al final ni siquiera interesante, estar todo el día contando grandes desgracias porque las cosas se ven y hay muchas cosas que ya son datos objetivos y, por tanto, de difícil discusión. Nadie puede discutir que la situación en el mar es mucho mejor. Es absurdo discutir eso cuando yo he visto oleadas y oleadas de chapapote y ahora no se ven. Nadie puede discutir que la situación es las playas es infinitamente mejor. Todos hemos visto cómo estaban las playas antes y cómo están ahora. Nadie puede discutir que se ha atendido a las personas con celeridad, con rapidez, ni que ha habido un diálogo a fondo con ellos; luego hablaré del diálogo con las cofradías de pescadores. Es verdad que algunos podrán decir, como ha afirmado alguno, que si hay turismo en Galicia es gracias a la simpatía que pueden generar determinados grupos, pero nadie puede negar, aunque sea por esa razón, que las cifras turísticas han sido de las más importantes de los últimos años. Nadie puede discutir que hoy ya se puede, salvo en algunas zonas, ejercer la actividad marisquera y pesquera. Y nadie puede discutir que el Plan Galicia, del que luego hablaré, es un plan que está ahí, en marcha. Eso es lo que yo he querido transmitir, acompañado de que todavía hay muchas cosas que hacer, y me he referido a los fondos marinos, al pecio y a las negociaciones europeas, tanto para la prevención como para la consecución de fondos. Me gustaría que, al menos, hubiese un cierto equilibrio en sus palabras, aunque entiendo que ustedes tienen que incidir más en lo negativo. A partir de aquí, voy a intentar contestar a los distintos planteamientos hechos por los señores diputados, muchos de ellos reiterados.

En primer lugar, sobre la limpieza en el mar y en la costa, ha habido una primera parte de la intervención del señor Rodríguez. Las playas, las rocas, los análisis, las catas, los fondos marinos, los instrumentos de limpieza y los voluntarios han sido las ideas recogidas en su intervención. La limpieza de las playas, de los arenales, está en su parte final. Ese es un hecho objetivo, no porque lo diga yo. A partir de ahí, es verdad que en algunas ocasiones llegan a la costa algunas cantidades pequeñas —digamos la verdad— de fuel, que se recogen en el momento en que llegan y se hace análisis de las mismas, y todos los análisis, por lo menos los que ha hecho hasta ahora el CSIC, indican que se trata de algunos restos que estaban en pequeñas ensenadas al lado de las rocas difíciles o, en bastantes de los casos analizados, vertidos de otros buques; lo que usted y yo hemos visto en Galicia a lo largo de nuestra vida.

Ahora estamos prestando la mayor atención a la limpieza de las rocas. Ya he dado antes datos y no voy a reiterarlos, pero creemos que en el mes de junio puede estar terminada. Nos restan las rocas de los percebes y el sector, los percebeiros nos dicen que de momento es preferible esperar. En principio, queremos acordar las cosas con ellos que se supone que son los que mejor conocen este asunto y vamos a esperar. Estamos trabajando en las catas. Una vez limpias las playas, trabajamos en las catas, para ver si hay algo por la parte de abajo. Antes he dado unos datos. Han sido cuatrocientas y pico las playas afectadas y de esas realmente había problemas en 17, que se están limpiando. Ese es un dato muy positivo.

Estamos trabajando en los fondos marinos, sin duda donde más habrá que trabajar de cara al futuro, pero le recuerdo que ya el 21 de noviembre de 2002 —estamos hablando de ocho días después, cuando se acusó al Gobierno de no tomar decisiones en el momento en que había que tomarlas— en la Comisión interministerial para el seguimiento de los daños ocasionados por el *Prestige*, un informe del CSIC preveía actuaciones en tres fases: el análisis y tratamiento del impacto mecánico y químico tóxico, el análisis y tratamiento del impacto ecológico y ecotóxico y el impacto ecológico. Estamos trabajando en la plataforma. Hay informes, que están recogidos en las páginas web del IEO; léase los informes números 3 y 9. En la plataforma de Galicia, donde se han manifestado algunos problemas era en la zona de Finisterre, Carnota y Muxía, con unas densidades entre 100 y 200 metros frente a Finisterre. La distribución del fuel —lo dicen el CSIC y el IEO— es dispersa y muy poco homogénea, por lo que su cuantificación y distribución con mayor precisión exigen un esfuerzo de muestreo considerable, que se está haciendo. También en el mar Cantábrico se encontró presencia en algunas zonas entre Cabo Peñas y hasta la desembocadura del Bidasoa y no se encontró ninguna entre Ribadeo y Cabo Peñas. Estas campañas se hicieron con el *Vizconde de Eza* y con el *Cornide de Saavedra* y la del Cantábrico con el *Cornide de Saavedra*. Ahora, el Ministerio de Fomento, como ha recordado la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, con el vehículo *Nereus* y desde el buque *Teneo* está trabajando para ver si hay fuel en el fondo en una zona de 400 millas entre Sálvora y Cabo Vilán, que se supone que es la zona peor, y hasta ahora no ha detectado fuel en ningún punto. Esta campaña empezó el 20 de abril y hasta ahora no han encontrado fuel, aunque es verdad que sólo han podido trabajar la zona entre Sisargas y Cedeira, como consecuencia de las consideraciones meteorológicas. Ese es un asunto que está ahí y que sin duda es importante de cara al futuro.

Se habla de hostilidad al voluntariado. No ha habido hostilidad ninguna al voluntariado ni yo voy a entrar en un debate que no ha producido el Gobierno. El voluntariado es una competencia estrictamente municipal, de acuerdo con la Xunta. En cualquier caso, yo respaldo lo que ha hecho el alcalde de Muxía en relación con este asunto. En este momento —son argumentos de sentido común— nos estamos dedicando a la limpieza de rocas porque en las playas se necesita mucha menos gente. Ayer trabajaron en toda España 3.081 personas, muchos menos de los que trabajaron en otro momento, de los cuales voluntarios eran 226; la mayoría personal fijo contratado, 2.262, y 593 miembros de las Fuerzas Armadas. ¿Por qué? Porque estamos hablando de un trabajo especializado, que no lo puede hacer gente que no tenga esa especialización. Los voluntarios hicieron un trabajo colosal. En Francia, por ejemplo, no ha trabajado ningún voluntario, no sé por qué razones. Desde luego, yo soy partidario de que trabajen y así lo promoví en un primer momento, pero ahora estamos en un trabajo especializado. Por fortuna, la situación no es la de hace unos meses y, por tanto, se necesitan menos voluntarios. No entro en polémicas, porque yo no las he organizado.

Hace usted un comentario muy gallego sobre las empresas constructoras. Aquí también han trabajado empresas gallegas: Dragados, Ferrovial, ACS, Corsán, Sacyr, COMSA, OHL, FGC, FCC, COPASA y Tragsa. No piense usted que tomamos decisiones para perjudicar a las empresas gallegas o para beneficiar a las que no son gallegas. Es un planteamiento que tiene poco sentido.

Sobre el Plan Galicia no tengo mucho que decir. Para ustedes no es nada. ¿Qué quiere que haga? Es una inversión de más 12.000 millones de euros, de los cuales 5.000 millones son nuevos. Luego, contestando a la señora Urán y al señor Otxoa, les comentaré que ellos han demostrado que el Plan Galicia es mucho. Tampoco puedo estar de acuerdo con el dato que usted ha aportado sobre crecimiento económico; ignoro la fuente de que dispone. La portavoz del Grupo Popular ha aportado algunos datos que tienen interés y que yo tenía anotados. Ha habido un incremento muy importante de afiliados a la Seguridad Social en Galicia a lo largo de los tres primeros meses del año; concretamente, en el último mes se ha producido un incremento de 4.000 personas, lo cual supone un dato muy positivo, y este último mes se ha reducido el paro en Galicia en un 4,1 por ciento. Creo que es un dato muy positivo que en el mes de marzo se haya reducido el paro en Galicia un 4,1 por ciento. **(El señor Díaz Díaz: En Canarias, un 1 por ciento.)** Eso lo dice usted como miembro de un partido experto en generación de empleo, como conocen todos los diputados de esta Cámara **(Risas.)**, y por eso seguramente tendrá razón, pero yo le puedo recordar que desde 1996 la tasa de paro en Galicia ha disminuido un 22 por ciento, de lo cual supongo que usted se alegrará, aunque eso haya supuesto que el número de desempleados haya ido en la dirección contraria a la que iba cuando gobernaba su partido, aquí y en Canarias. Los depósitos bancarios

aumentaron un 7 por ciento en relación con el mes de diciembre del pasado año, lo cual también es un dato positivo; ha habido un incremento importante del consumo de energía eléctrica, que es un dato importante; y el dato de matriculación de vehículos que a algunos les puede producir una cierta gracia es muy relevador de la situación económica. Créanme que es así. Cuando yo tuve que aprender economía, como todos, me decían que uno de los datos más importantes era el número de matriculación de vehículos, por tanto no lo echen en saco roto. Por ello no es que se trate de caer en la autocomplacencia, sino de hacer un juicio equilibrado y decir que hay que trabajar para que las cosas vayan mejor. No van tan mal como algunos dicen.

En la cuantificación económica estamos trabajando. Sin duda no es un tema fácil y hay todavía muchos gastos pendientes, pero puedo dar al señor Rodríguez los gastos que se llevan realizados a fecha 31 de marzo en el conjunto del Estado y las comunidades autónomas. Los gastos de las comunidades autónomas hasta 31 de marzo ascienden a 157 millones de euros (la que más Galicia, con 105 millones de euros) y los gastos del Estado hasta 31 de marzo son de 171 millones de euros. Es decir que hasta 31 de marzo el compromiso de gastos es de 328 millones de euros. Es verdad que hay que seguir trabajando, pero estos son datos objetivos.

Voy a contestar a la señora Urán, que habla de la normalidad. Yo no sé si voy a reiterarlo pero puedo dar datos para confirmarlo. Si sólo en Galicia percibían ayudas al principio 18.800 personas y ahora 5.500, creo que eso es un paso a la normalidad; si las playas están mucho más limpias estamos en un paso hacia la normalidad; si a las rocas les ocurre lo mismo estamos a un paso hacia la normalidad; si se va cumpliendo el Plan Galicia o si estamos en el 80 por ciento de turistas en Galicia. El dato más significativo de vuelta a la normalidad se lo puedo apuntar diciendo lo siguiente, y creo que usted lo va a entender. Hubo un determinado momento en el que no se podía marisquear ni pescar ni en el Cantábrico ni en Galicia y yo le voy a dar datos que creo que son un indicio de vuelta a la normalidad. El 24 de febrero de 2003, en Galicia, se levanta la veda de la pesca con arrastre entre la frontera marítima con Portugal y cabo Corrubedo; el 17 de marzo de 2003 se levanta la prohibición de pesca con artes fijas en todo el caladero; el 24 de marzo de 2003 se levanta la prohibición de pesca con arrastre en todo el Cantábrico; el 1 de abril de 2003 se levanta la prohibición de pesca con cerco desde punta Garita y la frontera marítima con Francia; el 7 de abril de 2003 se levanta la prohibición de pesca con cerco desde punta Garita hasta punta Candelaria, en Cedeira; el 1 de mayo de 2003 se levanta la prohibición de pesca con cerco desde la frontera marítima con Portugal hasta punta Insua, en Ponteceso, y desde punta Candelaria, en Cedeira, hasta punta Langosteira, en Arteixo. Pero esto no es sólo una decisión nuestra sino también de las comunidades autónomas. En cuanto al marisqueo, en Galicia en este momento está prohibido sólo entre el extremo norte de la ría de Muros-Noia y el extremo sur de la ría de La Coruña (esto es un dato positivo) y en el resto ya se puede marisquear. En Asturias sólo está prohibido, cuando estuvo todo en su día, la extracción de percebe entre Oviñana, cabo Vidio y cabo Peñas. En Cantabria no hay ninguna prohibición (esto lo deciden las comunidades autónomas) y en el País Vasco está prohibida sólo la captura de percebe, ostra, ostión, lapa y bígaro. Por tanto, estos son datos que demuestran que vamos hacia la normalidad. Y al igual que yo no debo hacer triunfalismo, ustedes tampoco deben poner esto como una situación absolutamente caótica.

Ha hablado de recuperar el futuro y yo estoy de acuerdo, pero creo que hay algunas apuestas importantes dentro del Plan Galicia. Dentro del Plan Galicia hay una apuesta en virtud de la cual cualquier persona relacionada con el sector pesquero que tuviera créditos anteriores al *Prestige* puede convertirlos en créditos del ICO al 1,75 por ciento. Eso es muy importante. Yo no sé si ustedes se dan cuentan de lo que supone para una persona que compra un barco, para una persona que compra un coche, para una persona que hace obras, para una persona que invierte y que hace reparaciones tener un crédito al 1,75 por ciento cuando lo tenía al 7 u al 8 por ciento. Eso es muy importante, es un dato muy positivo. **(El señor Díaz Díaz pronuncia palabras que no se perciben.)** Luego le voy a explicar por qué a usted no le parece importante. No me refiero a la señora Urán; no es a usted, es al señor Díaz que estaba haciéndome comentarios.

En cuanto a los análisis y a la seguridad alimentaria, ya he dado antes los datos. Hay un equipo importante de más de 300 inspectores y se hacen análisis. Hasta el momento no se ha encontrado ningún dato negativo, lo cual es positivo. Lógicamente ahora haremos un esfuerzo mayor en todas aquellas zonas que todavía no están abiertas las vedas y las iremos abriendo a medida que los análisis científicos y técnicos nos dicen que las cosas van mejor. A partir de ahí se plantea si se abre antes o después, pero este es un debate inevitable. Por ejemplo, el Gobierno vasco pedía a la Administración central que abriera porque habían abierto los franceses en el ámbito de su competencia, y el Gobierno vasco no es evidentemente el señor Rajoy ni un responsable del Partido Popular. Yo creo que la gente actúa a su leal saber y entender y sin más interés que las cosas salgan bien e intentar ser eficaces.

Hay un dato muy positivo de la intervención de la señora Urán en relación con el Plan Galicia. Ha ido comentando el Plan Galicia y ha dicho: Ahora se enteran ustedes que tal, ahora se enteran ustedes que cual… Pronunció siete veces —y el «Diario de Sesiones» no me dejará mentir— la palabra ahora recogiendo algunas de las aportaciones que hace el Plan Galicia. Y dice: Eso ya lo debían haber hecho hace años. Eso ni se

lo discuto, pero lo que es evidente y contradice las afirmaciones de quienes dicen que el Plan Galicia no existe es que la presentación de la señora Urán diciendo que ahora se hace esto y ahora esto y ahora lo de más allá es la demostración inequívoca de que el plan es una realidad. Es un hecho objetivo que lo es; lo que sucede es que, como usted no está tan involucrada en determinadas actuaciones, puede decir la verdad y eso está muy bien. Todos debemos decir la verdad y hacer un esfuerzo.

En el tema de salvamento marítimo no le falta razón. Sabe usted que hay un plan de salvamento marítimo, que hay cuatro buques que están en construcción en este momento. Es verdad que nosotros no somos los mejores del mundo en salvamento marítimo. La experiencia que tuve y que aprendí a lo largo de estos meses es que son fundamentalmente los holandeses y los países nórdicos. Los holandeses tenían dos barcos el *Arca* y el *Rijndelta*, que son los mejores en esta materia. Pero, por ejemplo, cuando se produjeron los problemas en Francia nosotros mandamos bastantes medios españoles, en justa reciprocidad y porque nos los habían mandado a nosotros para ayudar. Por tanto, este es un tema en el que estamos dando pasos adelante. Se van a construir cuatro buques y es verdad que no somos precisamente el mejor país del mundo, pero en una catástrofe como esta no hay ningún país que la pueda abordar en solitario ni de lejos. Aquí han venido barcos alemanes, barcos del Reino Unido, y sobre todo holandeses, daneses, etcétera.

Los paquetes Erika I y Erika II están aprobados y nos queda una iniciativa de este papel cuyo plazo termina en enero del año 2004, aunque ya la tramitación está muy avanzada y será realizada en breve plazo, pero ya están traspuestos —como se dice ahora— a la normativa española. Quiero insistir en que sería muy importante que en el año 2005 se prohibiera que pudieran navegar buques con las características del *Prestige*.

Respecto a la limpieza de las playas cada uno puede tener sus teorías. Yo considero que las cosas se están haciendo bastante bien y los resultados entran dentro de la lógica y del sentido común. Con respecto a las rocas no accesibles, se están limpiando todas las rocas y hay algunas zonas, que son las de los percebes, donde estamos atendiendo las demandas del sector porque no son partidarios. Ya he dicho antes que limpiamos las rocas, según sean artificiales o de otro tipo, con procedimientos distintos y basándose todo en informes técnicos. Comprenderá usted que no soy el más indicado, por lo que ni se me pasa por la imaginación tomar la decisión de decir cómo se limpian.

En cuanto a la solución definitiva del pecio, quisiera hacer unos comentarios que pueden tener interés. Es verdad que el comité científico nos dio dos soluciones: la primera, extraer el fuel mediante bombeo y, la segunda, en el caso de no ser posible, proceder al encofra-miento, pero también nos dijo que estudiáramos la viabilidad de esas soluciones. Es que también hay que ponerse en el lugar del que les habla. El comité científico me dijo que me daba esas soluciones y que teníamos que estudiar su viabilidad, por tanto que se lo encargásemos a una empresa. Les pregunté que a qué empresa y me dijeron que esto era cosa de las petroleras. Entonces pensé que se lo podíamos encargar a Repsol, que está trabajando con 5 ó 6 empresas petroleras, y al final, siguiendo el dictamen del comité científico, han decidido tres posibles soluciones en las que van a trabajar a la vez. La primera es extraer el fuel, por lo que no se desechó lo que había dicho el comité científico, lo que pasa es que en lugar de hacerlo por bombeo se iba a hacer por otro procedimiento, que a mí me parece de bastante sentido común porque se trata de abrir el barco, y si sale se podrá ir recogiendo en bolsas. Al mismo tiempo se va trabajando en la marquesina. ¿Por qué? Porque si no sale el fuel porque se solidifica, habrá que poner una marquesina allí por si acaso sale en el futuro. Así el fuel quedaría en la marquesina y, cuando avanzase la técnica dentro de unos años, se podría extraer. En tercer lugar, siguen trabajando en la primera solución del comité científico, que la ven la más difícil desde el punto de vista técnico, es decir que la ven poco viable, para utilizar palabras pronunciadas por el comité científico. Aun así siguen trabajando. Hasta donde tengo noticias considero que se está trabajando bien. Esta es una operación muy difícil. Es verdad que hay muchas opiniones de ingenieros (yo tenía decenas de opiniones, como supongo que tienen todos ustedes), pero esta es una operación que no se ha hecho nunca. Se produjo un siniestro de estas características no lejos de las costas de Japón, a 2.500 metros, y allí sigue el barco. En su día las autoridades japonesas consideraron oportuno no hacer nada. Lo sucedido con el buque *Erika* nada tenía que ver con esto, porque fue a 100 ó 150 metros. Esta es una operación difícil y compleja. Pone en manos de las empresas petrolíferas más importantes que hay en Europa, que son las que conocen este asunto, después de haberlo puesto en manos de un comité científico en el que estaban presentes los científicos portugueses y franceses, me parece algo razonable. Ahora bien, si ustedes me dicen que hay un ingeniero que tiene otra opinión, seguro que es así, y habrá dos y quince opiniones más, y podremos encontrar decenas de señores firmando un manifiesto diciendo que no les gusta, pero el Gobierno tiene que decidir. Puedo decidir a favor de unos señores que publican una carta en un periódico o a favor de un comité científico presidido por el presidente del CSIC —que es el órgano de la ciencia en España, aunque no me atrevería a decir esto, por si acaso, pero es uno de los órganos de la ciencia por excelencia en España— y con la participación de las empresas petroleras. Por otra parte, tengo que decir que este es un tema que lógicamente nos preocupa a todos y la recomendación que el CEDRE, que es probablemente uno de los institutos

más prestigiosos en relación con este tema, nos ha hecho llegar a todos, incluso a las empresas petroleras con las que está hablando, es la siguiente, y me gustaría leérsela si la encuentro. El CEDRE, en su informe de 22 de abril, decía que la información disponible apunta a que el *Prestige* ya sólo pierde, a día de hoy, cantidades mínimas de fuel y que se encuentra en posición estable, sin que exista razón alguna que lleve a pensar que pudiera quebrarse en decenas de años. Ello milita —según el CEDRE— a favor de que se tome el tiempo necesario para preparar bien la intervención y, en particular, para probar todas las disposiciones técnicas innovadoras que se van a emplear a fin de asegurar que no haya riesgos de falsas maniobras. Al final tendremos que hacer caso al que sabe o se supone que sabe. A mí no me guía más criterio que el de acertar, como pueden figurarse y como le guiaría a cualquiera. Me parece lógico hacer caso a estas personas. Yo espero que Repsol cumpla su calendario y que en verano, como he anunciado aquí, hagamos una primera prueba.

Voy a contestar ahora a mi amigo don Ceferino Díaz, con el compartí escaño en el Parlamento gallego en el año 1981. Él llevaba temas de pesca y yo más bien de otras cosas. (**El señor Díaz Díaz: De pesca nunca; de economía.)** Como me ha corregido no voy a contraatacar, porque tenía un buen contraataque. Me ha dicho usted que nunca llevó temas de pesca y fíjese el contraataque que tenía yo. Sabe cómo empecé a conocer y a tratar a fondo a las cofradías de pescadores. Esta es una anécdota que merece la pena. El año 1996 yo asumí la cartera de Administraciones Públicas, que no tenía mucho que ver con el sector pesquero. En el año 1996 yo recibí a las cofradías de pescadores de La Coruña porque sus abogados, que eran conocidos míos, me dijeron: Esta gente, desde el año 1992, en que tuvo lugar el acontecimiento del *Mar Egeo*, no ha sido recibida por nadie; nadie les ha dicho ni buenos días, están en la desesperación. A partir de ahí me ocupé del *Mar Egeo,* cuatro años después de que tuviera lugar ese acontecimiento. Usted me dice que menudo papelón me hacen hacer. ¡Fíjese usted el que tiene que hacer usted! Aunque la memoria sea como sea y la historia quede donde queda, yo tengo derecho, en una intervención parlamentaria, a decir esto que estoy diciendo; y no con el ánimo de hacer crítica ni de volver al pasado, sino con el derecho político y personal a decir esto aquí. Cuando se nos dice que el Plan Galicia no es nada, a lo mejor no tengo derecho a decírselo a la señora Urán o a estos señores que no estaban gobernando, pero a usted sí, porque comparar las decisiones que se han adoptado después del Plan Galicia con las que se han adoptado entre los años 1992 y 1996 en relación con el *Mar Egeo* es para que esta intervención no tenga que hacerla usted, don Ceferino Díaz. A partir de ahí, mire con qué autoridad puede hablar cada quien aquí. Tampoco voy a reiterar algunas de las cosas a las que he hecho antes referencia.

Hay un tema que no han apuntado otros intervinientes, que es el de la financiación de los fondos europeos. Hay algunos datos muy positivos. Nosotros siempre hemos dicho, y creo que estamos en condiciones de llevarlo a buen término, que el equilibrio presupuestario es lo que nos va a permitir financiar todos los gastos del *Prestige*, que —repito— hasta el 31 de enero de este año han sido algo más de 300 millones de euros. Antes he explicado algo pero quisiera apuntar dos ideas sobre el IFOP. No se trata de simples intercambios de partidas o de reordenaciones. Se nos ha permitido utilizar algunas que no íbamos a usar para nada, como son las partidas para el caso de Marruecos. Ese dinero, que en ningún caso podríamos utilizarlo porque ya no se da el supuesto de hecho que lo motivó, lo hemos podido utilizar. Porque vamos a reprogramar podremos obtener fondos a mayores derivados de la llamada reserva de eficacia, que ustedes conocen. Es muy difícil —prácticamente nunca sucede— que ningún país de la Unión pueda gastar el total de los fondos asignados, pero precisamente aquí sí que vamos a poder hacerlo. Eso nos va a permitir conseguir una mayor cantidad de fondos con cargo a la reserva de eficacia. Estas cosas no son fáciles, pero vamos a trabajar para conseguir recursos adicionales. De momento tenemos unas manifestaciones de voluntad política que tienen su valor —ustedes saben que la Unión Europea en algunas ocasiones aprueba normas de obligado cumplimiento, pero en otras ocasiones tanto el Consejo como la Comisión hacen declaraciones que tienen su valor— y de las que va a hablar el próximo día 12 el secretario de Estado de Presupuestos con el comisario Barnier.

Señor Díaz, la señora Urán dijo: ahora, ahora, ahora, pero usted ha mencionado la palabra elecciones decenas de veces. Usted ha dicho una cosa muy fuerte, que nosotros no queremos resolver definitivamente el tema del *Prestige* por razones electorales. Es fortísimo que usted haga esta afirmación. Comprendo que diga esto en la calle, cuando se manifiesta, pero estamos en el Parlamento y usted no puede decir tamaña atrocidad. No sé a quién ha contratado el alcalde de Viveiro. ¿Es que alguien sabe aquí a quién ha contratado el alcalde de Viveiro? Me da igual a quien haya contratado y no sé qué tiene que ver eso con lo que estamos diciendo aquí. Ha hecho usted una ensalada de eslóganes, una intervención a la que no tengo nada más que contestarle, es impresionante; no le voy a contestar nada más.

Sí voy a contestar al señor Otxoa. Usted ha dicho una cosa con la que no estoy de acuerdo. A mí me gusta hacer unas intervenciones documentadas porque me gusta contar las cosas. Ya sé que la primera no era una intervención que generara entusiasmos indescriptibles, ni que produjese grandes divertimentos, ya lo sé, pero tampoco está uno aquí para divertir a la gente. En cualquier caso —y ése es el dato más significativo—, esa intervención era la verdad, la verdad de todas las decisiones que se han tomado y que se siguen tomando a lo

largo de estos tiempos y que hay que contar. Ya sé que luego lo que es titular en el periódico es una genialidad que se le ha ocurrido a alguien o un tortazo que alguien manda al de más allá, pero a mí me gusta que en el «Diario de Sesiones» conste una intervención meditada, estudiada y que responda a la verdad, porque todos sabemos que al final parece que de los temas importantes no se ocupa nadie y que de lo que se ocupan es de las anécdotas. En el Parlamento tenemos que hacer un esfuerzo para que las cosas sean conocidas. Ya sé que luego se dice que yo soy poco político y que soy un técnico. No es que sea un técnico, es que tengo que contar lo que hay, y lo que hay son todas esas decisiones. Por tanto, no puedo compartir con usted esa afirmación. Creo que he hecho una intervención como tenía que hacerla, es decir, seria y explicando lo que hay; lógicamente usted puede opinar lo que estime oportuno y conveniente.

Sobre el País Vasco, nosotros estamos a favor —no es que estemos a favor, es que es de justicia— de que el País Vasco tenga exactamente el mismo estatus que los demás en relación con todos los temas y todos los convenios que hemos hecho, lo que pasa es que tenemos que superar las dificultades de interlocución que no sé por qué tenemos; incluso hemos ofrecido la firma del convenio, de la que ya se está hablando. Ha dicho usted una cosa un poco chovinista por su parte, ha dicho que los pesqueros vascos son los que más chapapote han recogido. Eso no es verdad, le voy a explicar por qué y usted lo va a entender perfectamente. Los que más chapapote han recogido han sido los buques holandeses *Rijndelta* y *Arca*. Para mí sería más cómodo decir que fueron los pesqueros vascos, pero no ha sido así. A partir de ahí tengo que decir una cosa que es verdad, y es que los pesqueros vascos han desarrollado una colosal labor a la hora de recoger chapapote en el mar. Hubo unos pesqueros de una comunidad autónoma, de los que no voy a hablar, que eran para escribir una historia porque fue una cosa realmente cómica, fue de las cosas más espectaculares que he visto en muchos años. Los pesqueros vascos es verdad que lo han hecho muy bien y es verdad que trabajaron en la zona de Cantabria, pero también los esfuerzos que han hecho los pesqueros gallegos es colosal. ¿Por qué —y ésta es una de las grandes preguntas que nunca nadie ha sabido responder— los pesqueros tienen que dedicarse a recoger chapapote? Porque con los medios técnicos que hay en el mundo estos barcos grandes sólo pueden recoger grandes cantidades de chapapote. Y cuando las grandes cantidades de chapapote ya no pueden ser recogidas por los barcos grandes, porque no tienen la capacidad técnica, estos barcos se tienen que aparcar y es cuando vinieron los pesqueros vascos, los pesqueros gallegos y los pesqueros cántabros, que recogieron muchas cantidades de chapapote. ¿Cómo lo recogieron? Mediante un convenio en virtud del cual la Administración pagaba a esos pesqueros para que recogieran el chapapote, y ese convenio también lo queremos pagar en el País Vasco, como es natural. Es bueno que estas cosas se conozcan y que se diga la verdad, que se ha hecho un colosal esfuerzo por parte de muchos barcos y también por los barcos vascos, que lo han hecho muy bien. Créame, señor Otxoa, que en este tema no vamos a tener ningún problema. No tenemos más interés que las cosas sean como tienen que ser, de justicia. Se está hablando y si tiene usted algún problema de interlocución le ruego que me llame a mí.

Quiero agradecer a la diputada y portavoz del Grupo Popular, María Jesús Sainz, su intervención porque va en la línea de la que ha hecho el Gobierno.

Señoras y señores diputados, quiero agradecer también el tono general de sus intervenciones. En este asunto, como tantos en la vida, la historia acabará dejando a cada uno en su lugar. Sin embargo, todos debemos hacer un esfuerzo para construir, mirar hacia delante y no pensar tanto en las elecciones. Además, estas elecciones no se ganan por una genialidad dicha aquí o allá. Las elecciones se ganan por un concepto que acaba teniendo la gente de una determinada fuerza política. Del mismo modo que todos tienen un concepto de las personas y, de repente, cuando una persona de la que uno tiene un buen concepto hace una tontería dicen: ¡Hombre, cómo fulano hará esta tontería! Y al revés, cuando uno cree que alguien es tonto y hace una cosa inteligentemente dicen: ¡Hombre, cómo a este señor se le habrá ocurrido eso! Pues aquí sucede exactamente lo mismo. Esto es lo que hay.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Rodríguez, no más de cinco minutos.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Solamente me referiré a cuatro cuestiones para aclarar algunos extremos de la intervención del señor vicepresidente.

En primer lugar, sería bueno que los datos que se utilizan sobre Galicia los refiriésemos todos a organismos oficiales que tengan pleno reconocimiento y validez dentro de la Unión Europea. En particular, le puedo afirmar que según la EPA, que es lo que tiene validez a nivel de la Unión Europea, de cada 100 parados del Estado español 20 son gallegos. Es un dato incontestable, lo mismo que las cifras que le di sobre los expedientes de regulación de empleo son del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Desde el 1 de enero hasta el 31 de marzo, 82 empresas con 461 trabajadores tuvieron que verse tramitando estos expedientes de regulación de empleo. Los datos que le di sobre el crecimiento de Galicia en relación con el resto del Estado pertenecen al Instituto Gallego de Estadística, que reconoce que Galicia crece 0,5 puntos menos en términos de series corregidas, de estacionalidad y calendario, y en concreto el 1,6 frente al 1,9 del total en el año 2002. No le voy a comentar las cifras de los coches porque habría que ver qué tipo de coches y podríamos sacar muchas conclusiones sobre cómo muchas veces

en países muy atrasados hay una compra de bienes de consumo y lujo muchísimo mayor que en países que están en unos grados de estabilidad y de estándar social muy superiores.

En segundo lugar, sobre el comentario tan interesante que ha hecho sobre el contraste entre el *Mar Egeo* y la actual situación, me gustaría decir al señor Rajoy que no puede obviar un dato y se lo digo con la mejor intención. Entre el año 1992 y el año 1996 aquí había 25 diputados de Galicia que pudieron haber presentado iniciativas y presionar al Gobierno para buscar una solución. Eso contrasta con el hecho de que desde el año 1996 usted es consciente que por lo menos cuando nosotros llegamos aquí fue un tema central de nuestra actuación, algo tendríamos que ver también. Yo reconozco que efectivamente eso lo arregló el Gobierno del Partido Popular, y no tengo inconveniente en decirlo en ninguna parte, pero la primera acción que tuvimos nosotros aquí nada más llegar en el año 1996 fue desempolvar el problema del *Mar Egeo,* que por cierto era residual, para unos señores que no precisamente votaban al Bloque Nacionalista Galego, y tuvimos una actuación que se pudo haber tenido mucho antes con dos diputados frente a 25.

En tercer lugar, tenemos el problema del Plan Galicia. Señor Rajoy, yo creo en lo que veo practicar y ya le reconocí que en las cuestiones de los créditos ICO, de la Seguridad Social y de las rentas, de la manera en que se hizo, es decir, el 75/25, es real. El resto del Plan Galicia lo componen cuestiones que estaban aprobadas, que llevaban un retraso tremendo y que no figuraban en los Presupuestos Generales del Estado desde el año 1996, o incluso anteriormente, como la autovía del Cantábrico. En cuanto al resto, repito, tienen oportunidad de demostrarnos que no tenemos razón: voten ustedes las iniciativas donde se dice que empiecen esas obras, por lo menos en el período 2000-2007. Nada más que eso. Ustedes no lo hacen, por algo será. Lo mismo ocurre con el tema de Izar-Fene. Si ustedes empiezan las gestiones frente a la Unión Europea mañana mismo, yo acabo callando, pero comprenda que para nosotros es un tema de preocupación fundamental. Por eso decimos que se trata de un plan virtual y no de un plan real.

Por último, yo únicamente le hago una pregunta. Si las consecuencias de la catástrofe del *Exxon Valdez* fueron las que fueron, según la propia Administración norteamericana, las del *Erika* son las que son, según la propia Administración francesa, dejando al margen la experiencia empírica de cada uno (y yo la tengo y le podría hablar de auténticas barbaridades que no voy a citar, en concreto sobre el consumo de centollas por parte de particulares, que reconociendo que están contaminadas en sus patas dicen que saben estupendas; eso lo viví directamente, en un restaurante donde incluso comí, pero no voy a entrar en ese tema), ¿usted cree que es creíble que después de semejante impacto medioambiental se pueda decir que la situación ya no presenta ningún tipo de peligro? Desde luego, a mí me escandalizó escuchar a la delegada de Pesca de A Coruña este argumento: Iba a abrir todo el cerco desde Punta Insua a Punta Candeira. No lo abrí porque, al final, la cofradía de A Coruña me demostró que era peligroso porque los patexos —con ese vocabulario y, por cierto, hablando en español— tenían las patas manchadas, y con el cerco, efectivamente, en algunos lugares donde trabajaban había peligro de contaminación. Y eso lo dice en público, después de una decisión de la Administración de abrir todo, y rectifican porque las cofradías se plantan. Yo creo que ésa no es una administración responsable, señor Rajoy. Su administración, cuando menos, proyecta muchas sombras de duda para nosotros. Le repito que obviaré muchísimas anécdotas que le podría contar sobre la Costa da Morte que son muy preocupantes.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún otro grupo parlamentario desea intervenir? **(Pausa.)**

Iremos de mayor a menor. Señor Otxoa, por el Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA:** Señor vicepresidente, me alegro infinitamente de oír esa afirmación que usted ha hecho de que el tratamiento del Gobierno a la Comunidad Autónoma del País Vasco en cuanto a los gastos ocasionados por la catástrofe del *Prestige* va a ser exactamente igual que el dado a otras comunidades autónomas. Espero que el Gobierno y sus órganos económicos mantengan lo que usted ha dicho hoy aquí, porque no es eso lo que se ha insinuado en alguna ocasión, llegándose a anunciar que si se ha entrado en competencias que no son propias el Estado se podía olvidar de ese pago. Me alegra enormemente oír eso que usted ha dicho aquí y espero que así se cumpla.

Le voy a hacer una corrección, señor vicepresidente. Yo le he dicho que los buques de la flota vasca son los que más fuel han recogido, y me remito a los últimos datos oficiales suministrados por ustedes: buques anticontaminación, 16.730,3 metros cúbicos; pesqueros de Galicia, 7.809,157 metros cúbicos; Cantabria y País Vasco, 22.730,45 metros cúbicos; Asturias, 808, 35 metros cúbicos; buques catalanes, 20,50 metros cúbicos, y pesqueros franceses, 1.307 metros cúbicos. Y de los 22.730,45 metros cúbicos de las flotas cántabra y vasca, descargados en puerto vasco hay 18.046,450 toneladas, lo que, dada su densidad aproximada de un 0,9, quiere decir que aproximadamente 20.000 metros cúbicos se han recogido por la flota vasca. Son datos que usted mismo ha facilitado, luego la flota vasca ha recogido más que los buques anticontaminación.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Tomo la palabra para insistir precisamente en los aspectos que el vicepresidente no ha contestado a esta diputada. Tengo que reconocer la habilidad que tiene el vicepresidente primero del Gobierno para convertir mis palabras en un elogio a su labor. No es que no pretendiera reconocer los avances que se hayan podido producir, pero cuando le hablaba del Plan Galicia, además de reutilizar las palabras del señor Rodríguez, portavoz del Grupo Mixto, diciéndole que el Plan Galicia para mí y para mi grupo sigue siendo un plan virtual, lo que hacía era decirle que ustedes han convertido un fracaso —y le ponía el ejemplo del Info XXI que tendría que haber llegado a Galicia antes— en un plan novedoso que además siguen sin decirnos cómo se va a financiar. La pregunta concreta que le he hecho es: ¿En qué plazo piensan poner en marcha el plan y cuándo estará concluido? El Plan Galicia es amplio, díganos en qué períodos de tiempo pretenden llevarlo a la práctica porque experiencias ya tenemos de que, primero, no hay financiación y, segundo, los plazos pasan de un año a otro, de un período a otro y al final los planes se quedan en papel mojado. Eso era lo que le estaba diciendo.

Hay otra pregunta que le he hecho y no ha contestado. No pongo en tela de juicio las alternativas para la solución definitiva al pecio. Lo que estoy poniendo en tela de juicio son las medidas que van a adoptar en caso de que la prueba que han dicho que van a hacer en el mes de junio fracase, porque el fuel sigue saliendo, no se ha solidificado. Por tanto, si fracasa, qué medidas se van a tomar para que no haya, una vez más, un derrame de fuel más amplio del que hay hasta ahora, con fuel saliendo todos los días del pecio del barco. Ésa es la pregunta que le hecho. También quiero que nos digan con qué fondos van a financiar, a través del Sasemar, las pruebas y la investigación que se están llevando a cabo por las empresas con las que han realizado el convenio. Esas han sido las preguntas que he formulado y el vicepresidente primero no ha contestado.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Díaz, tiene la palabra.

El señor **DÍAZ DÍAZ:** Empezaré por decirle al señor Rajoy —tendría que saberlo ya— que mi legitimidad es la de ser un diputado elegido democráticamente en el año 2002. La verdad es que no recuerdo lo del *Mar Egeo*. No estaba por aquí. El problema que me corresponde como diputado elegido en el año 2002 es preocuparme del presente y del futuro. El pasado se lo dejo a los historiadores y también al Gobierno, que cuando no puede justificar lo que hace recurre al pasado. El presente para mí se llama *Prestige*.

No tergiverse mis palabras. No creo que el Gobierno se inventara la catástrofe. Lo que tengo muy claro, y me reafirmo en ello, es que el barco hundido es un problema que no quieren resolver hasta después de las elecciones generales por miedo a que la solución les salga mal y se amparan en argumentos técnicos.

En cuanto a la limpieza, si dijeran la verdad estaríamos mucho más tranquilos. Después de lo que pasó, nadie les demandó, nadie les demanda que las playas estén esplendorosas. Todo el mundo entendería que después de lo que pasó hubiera playas con más o menos contaminación y playas limpias. Eso sería lo razonable y nadie les criticaría por eso. El problema es que ustedes hacen de la limpieza el eslogan fundamental y el problema no es que las playas estén limpias, el problema fundamental para el futuro es recuperar el ecosistema como un sistema productivo y eso normalmente no lo garantizan las playas limpias. Abrir vedas está bien, normalizar la situación está bien, pero normalizar la situación es garantizar la producción de ahora y, sobre todo, la situación estará normalizada cuando los ecosistemas recobren el nivel de producción que tenían antes de la catástrofe. A eso nos referimos en nuestra proposición no de ley cuando se menciona el *Urquiola.* Se tarda 15 años, como mínimo, en recuperar el ecosistema, y aquí no digan que lo recuperan en seis meses. Por favor, esa barbaridad sólo se le ocurre a muy poca gente.

El tema de Viveiro. En Viveiro, como en otros ayuntamientos, utilizan el tema del *Prestige* para financiar obras que tienen caráter electoral. En Viveiro hay mar, pero en Viveiro normalmente no se contrata una brigada hasta el mes de abril. Eso es una manera de utilizar la disculpa del *Prestige* para financiar una campaña electoral. Yo quisiera saber, porque no me contestó a ninguna pregunta, hablando del tema de la financiación, qué van a negociar el lunes en Bruselas.

Sobre el Plan Galicia, nosotros no tenemos nada contra las obras del Plan Galicia, lo que queremos saber son plazos y presupuestos. Poner obras para el año 2010, ¿qué trenes va a haber en 2010, qué modelo de tren de alta velocidad va a haber en 2010? Planificar obras para 2010 parece una pequeña provocación.

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

El señor **DÍAZ DÍAZ:** Diez segundos.

En el tema de pymes, usted hablaba de la refinanciación de no sé qué y de los créditos ICO. El informe de las cámaras dice que algunas empresas que se encuentran con inversiones recientes están sufriendo las consecuencias de la paralización de la actividad pesquera, sus necesidades de tesorería para hacer frente a los créditos financieros concertados no están cubiertos adecuadamente por las medidas, pues éstas quizás están pensadas para cubrir las necesidades básicas de empresas que no se encuentran en procesos financieros. El problema, en primer lugar, es que muchas de ellas tienen créditos hipotecarios. No les compensa cambiar. En segundo lugar, el problema no

es que los créditos sean más baratos, el problema es que los créditos hay que pagarlos y no hay financiación para poder pagarlos.

Por último, señor Rajoy, usted no me contestó ninguna pregunta. El desdén por el desdén es una manera de contestar, pero yo le digo que la prepotencia también es una respuesta, y la prepotencia fue su respuesta.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Sainz.

La señora **SAINZ GARCÍA:** La verdad es que me gustaría que por una vez fuesen responsables y reconociesen la realidad, que diesen sobre todo confianza y que no sigan suplantando la realidad con lo que son unos deseos, que no contribuyan, sobre todo se lo digo a algún diputado que ha puesto sobre la mesa algunos ejemplos, a deteriorar la imagen de Galicia con esas anécdotas que ellos quieren poner sobre la mesa, ni de nuestras playas, ni de nuestros productos, ni de nuestros mariscos. No les vamos a pedir soluciones, no las han aportado a lo largo de todo este tiempo y ahora ya es imposible, pero, por lo menos, no sigan en el camino de deteriorar Galicia.

Señor vicepresidente, muy al contrario, pensamos que el Gobierno tiene que seguir por el camino de la verdad, como él ha reiterado, que es el camino que al final siempre triunfa porque sale a la superficie y que siga sobre todo por el camino de poner todos los medios humanos, todos los medios técnicos, todos los medios científicos posibles, que son precisamente los que han permitido que la realidad hoy sea como es y que nos agrade a todos los gallegos de una manera especial, y que en un tiempo récord la situación esté prácticamente normalizada, de lo que no hay precedentes en los tiempos pasados ni en situaciones parecidas, y también por esa apuesta del desarrollo del plan que supone la mayor inversión pública destinada a Galicia en toda su historia. Si a eso lo quieren llamar ustedes virtual, llámenlo como quieran. Nosotros los gallegos vamos viendo cómo se licitan las cosas, vamos viendo cómo hay nuevas infraestructuras que nos modernizan, vamos viendo, la gente lo ve, medidas fiscales y crediticias para los sectores afectados, nuevo suelo industrial, etcétera. Si ustedes a eso le llaman virtual, llámenle como quieran pero lo importante es que es una realidad. En esa línea, le reitero, señor vicepresidente, nuestro reconocimiento y todo nuestro apoyo.

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

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Hay cuatro asuntos que ha planteado el señor Rodríguez. No voy a discutir la estadística ahora, pero los datos que yo he apuntado son datos absolutamente ciertos, el último de ellos, la cifra de Seguridad Social y paro publicada en el día de ayer, y yo creo que son datos que permiten hacer un juicio equilibrado de dónde estamos. Ya sabemos lo que es Galicia, cuál es su potencia económica, cuál es su historia y cuáles son muchas cosas, pero yo soy de la opinión de que las cosas han mejorado mucho estos años y que van a seguir haciéndolo en el futuro, pero esto ya sería para un debate aparte.

No tengo nada que decirle respecto del tema del *Mar Egeo*, y en cuanto al Plan Galicia usted dice que el tema de las rentas de los créditos del ICO es real, pero es que también son reales todas las medidas en materia de educación, en materia científica, en materia de nuevas tecnologías, aunque a lo mejor pueda ser cierto lo que dice la señora Urán, que debían haber sido reales hace años, pero son reales y hechos objetivos, y algunas de las decisiones de infraestructuras son reales y hechos objetivos, porque antes no estaba prevista, por ejemplo, la autovía entre Pontevedra y La Cañiza, ni estaba prevista la autovía entre Chantada y Monforte, y no estaba prevista la solución del túnel de Lubián a Orense, que sabe usted que es un factor determinante a estos efectos. Por tanto, ésas son también decisiones importantes y que hemos cuantificado en más de 5.000 millones de euros, casi un billón de pesetas, respecto de lo que había antes. Créame usted que esto lo hemos estudiado, lo hemos trabajado, yo me he ocupado muy a fondo de este asunto a lo largo del pasado mes de enero, por tanto podrá gustar, podrá tener dudas de si se hace antes o después, pues nunca es fácil asegurar una fecha en obras de estas características; mire usted el AVE de Madrid a Lérida, que eran siete años y lleva un retraso de cinco o seis meses, como lo han tenido las autovías a Galicia o como lo pueden tener cualesquiera infraestructuras.

Por último, yo no he dicho que no haya ningún tipo de peligro, sino —y creo que es sensato— que las cosas están mucho mejor y que el Gobierno tiene que decirlo, porque además es verdad. Usted sin duda alguna puede contar algunas anécdotas que yo no digo que no sean verdad, yo también podría contar otras anécdotas distintas, pero al final no debemos ir a lo anecdótico, sino a lo general, y lo general, lo que yo creo que ve la gente normal, independientemente del juicio que tenga sobre lo que hayan hecho o dejado de hacer el Gobierno o la Xunta de Galicia, es que, por fortuna, las cosas están mucho mejor, y creo que he aportado muchos datos objetivos que demuestran que eso es así. ¿Que habrá que seguir trabajando? Pues sin duda alguna, y lo haremos.

Señor Otxoa, no tengo más que decirle, tampoco voy a entrar en la discusión de esos datos, no dispongo de unos para contraatacar, pero no me dice eso mi nariz. En cualquier caso, en el otro asunto estamos dispuestos, como he dicho, a tratar ese tema, nos parece lógico que así sea, aunque también nos parecería lógico que, cuando se trate de ejercer competencias de los demás,

al menos se enteren los demás, pero ese ya es otro asunto que no va a ser tenido en cuenta a los efectos que nos ocupan.

Señora Urán, hay algunas cosas cuyo plazo es de más fácil determinación, fundamentalmente todas las medidas económicas o todas las convocatorias, y hay otras, sobre todo el plazo final de conclusión de las infraestructuras, en las que, como usted muy bien sabe, no es ciertamente fácil. En el tema del pecio, se va a hacer una operación en el verano. Lo que está saliendo ahora —lo ha dicho el CEDRE, lo dicen los científicos, ahora va a ir el *Nautile* a final de mayo para comprobar que esto es así— son cantidades mínimas, lo ha dicho —y lo he leído— el propio informe del CEDRE del pasado 22 de abril. A nosotros nos gustaría cerrar esto con la mayor celeridad posible, y si la operación que está planteando Repsol, la operación del robot que pretendemos hacer en verano, sale bien, sería un dato muy positivo, porque, aunque no está determinado cuántas toneladas hay ahí —pueden ser unas 37.000, sin que sea fácil determinarlo—, puede ser muy útil a estos efectos.

Señor don Ceferino Díaz, yo no discuto su legitimidad, que tiene la misma que yo, es decir, la de haberse presentado a las elecciones y haber sido elegido, pero sí discuto la autoridad moral suya y la mía, esa sí la discuto: la mía es mayor, y no es un problema de prepotencia, lo que pasa es que a estas alturas de la vida tampoco estoy dispuesto a oír según qué cosas y quedarme como si nada hubiera pasado. No me caracterizo por ser yo un interlocutor especialmente desagradable, pero cada uno en esta vida, lo cual parece bastante lógico, acaba recogiendo lo que siembra, en cualquier faceta de la vida, en un parlamento, en la calle y en cualquier lugar, y cada uno es tratado como él trata a los demás. Eso lo aprendí hace muchos años, cuando llegué aquí al Congreso de los Diputados. Era yo muy joven en aquel momento, hice una pregunta a un ministro de los importantes que había entonces, creí yo que iba a arreglar el país y casi me arreglan a mí. Entonces aprendí que hombre precavido vale por dos, para evitar según qué contestaciones. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE:** Hemos concluido el orden del día. Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. *http://www.congreso.es*

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**