



DIARI DE SESSIONS DE LA **COMISSIÓ D'ORDENACIÓ TERRITORIAL** DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DLPM 354-1992

Fq.Con.núm. 33/27

VII legislatura

Any 2007

Núm. 5

Presidència
de l'Honorable Sr. Miquel Gascón i Mir

Sessió celebrada dia 28 de novembre del 2007

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

COMPAREIXENÇA RGE núm. 1785/07, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Sra. Consellera d'Interior i de l'Hble. Sr. Conseller de Medi Ambient, per tal d'informar sobre l'enfonsament i l'abocament de combustible del mercant Don Pedro a aigües properes a Eivissa.

82

EL SR. PRESIDENT:

Passarem avui... Demanarem primer si hi ha substitucions. Digui.

LA SRA. MORELL I CUART:

Sí, Sr. President. Sandra Morell substitueix Catalina Soler.

EL SR. PRESIDENT:

Alguna substitució més? No?

LA SRA. LLINÁS I WARTHMAN:

Sr. President, Isabel Llinás substitueix Assumpta Vinent. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies.

Atès que en aquest moment encara no hi ha el secretari de la comissió i el vicepresident, Sr. Rodríguez, s'ha disculpat que no podia venir, haurem de fer pujar la diputada, en aquest cas, més jove, que és la Sra. Torres.

Compareixença RGE núm. 1785/07, sol·licitada pel Govern de les Illes Balears, de l'Hble. Sra. Consellera d'Interior i de l'Hble. Sr. Conseller de Medi Ambient, per tal d'informar sobre l'enfonsament i l'abocament de combustible del mercant Don Pedro a aigües properes a Eivissa.

Bé, passarem a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, relatiu a la compareixença RGE núm. 1785/07, de l'Hble. Consellera d'Interior i de l'Hble. Conseller de Medi Ambient, per tal d'informar sobre l'enfonsament i l'abocament de combustible del mercant Don Pedro a aigües properes d'Eivissa.

La Sra. Consellera Ángeles Leciñena ve acompanyada de l'Il·lm. Sr. Bernat Ramis i Ripoll, director general de Funció Pública; Il·lm. Sr. Sebastià Amengual i Coll, director general d'Interior; Il·lma. Sra. Cristina Ferrer i Ferrer, directora general d'Emergències; Il·lma. Sra. Núria Collado i Edo, secretària general; Sra. Joana Maria Coll i Vidal, gerent de GEIBSA; Sr. Antoni Socias i Puig, cap de gabinet; Sra. Sabina Pons i (...), cap de premsa; i Sr. Miquel Barceló i Noguera, assessor parlamentari.

Per la seva el Sr. Grimalt, conseller de Medi Ambient, ve acompanyat de l'Il·lm. Sr. Josep Lliteres i Vidal, director general de Qualitat Ambiental i Litoral; Il·lm. Sr. Miquel Ferrà i Jaume, director general de Biodiversitat; i la Sra. Joana Francisco, cap de gabinet.

Aquest debat, si els sembla bé, la Mesa havia pres la determinació que es faria de la següent manera: primer parlarà la consellera, en aquest cas, d'Interior, després el Sr. Grimalt, a continuació parlaran els grups parlamentaris el temps habitual i seran contestats indistintament per un o altre conseller, segons els sembli oportú. D'acord?

Bé, en primer lloc, doncs, ha d'intervenir la Sra. Leciñena, consellera d'Interior, sense temps limitat.

LA SRA. CONSELLERA D'INTERIOR (María Ángeles Leciñena i Esteban):

Gracias, Sr. Presidente. Señoras y señores diputados, voy a hacer una exposición, que quizás sea un poco extensa, para hablar de las actuaciones de la Conselleria de Interior con motivo del hundimiento del buque Don Pedro. No me queda más remedio, para situar cómo se desarrollaron los hechos, que referirme no solamente a lo que ha hecho la conselleria sino que, dado que se ha trabajado muy coordinadamente con todas las instituciones, a lo que han hecho también otros organismos, aunque intentaré hacer esa parte muy resumida.

A las 3,30 horas del 11 de julio de 2007 se recibe en el (...) 112 el aviso por parte del centro territorial de coordinación de salvamento marítimo de Palma de la colisión del buque mercante Don Pedro de la empresa naviera Iscomar contra los islotes *dels Daus*, a unos 2 quilómetros del dique del Botafoch del puerto de Ibiza, quedando el barco en situación de grave riesgo. Después de mantener una escora de 30 grados y pasadas las 4 de la mañana el buque finalmente se queda hundido a una profundidad de entre 20 y 50 metros, aproximadamente, con la proa más baja que la popa y acostado sobre su lado de babor. Este buque realizaba el viaje desde Ibiza a Valencia con una tripulación de 18 personas y dos pasajeros, que fueron rescatados por la embarcación Salvamar Markab. Estas personas precisaron de atención sanitaria de diferente consideración, ninguna de ellas de gravedad, así como de asistencia psicológica derivada de la exposición ante una situación de estrés traumático.

Como consecuencia de la colisión y del posterior hundimiento del buque se produjo un episodio de contaminación marina. Con respecto a los elementos susceptibles de causar contaminación masiva al medio marino y a la costa, según lo declarado por la compañía Iscomar se encontraba a bordo del Don Pedro lo siguiente: combustible, 100 toneladas de fuel-oil y 50 de gasoil, y de aceites 9.000 litros. La contaminación generada como consecuencia del hundimiento del buque Don Pedro con esta carga originó una serie de episodios de contaminación diferenciados en función de la evolución del incidente y de los distintos factores involucrados en el mismo. Por ello paso a exponer a continuación las características de los diferentes tipos de escenarios que se han producido, ya que esto ha generado la adaptación de las actuaciones a estas situaciones concretas.

Respecto a los residuos sólidos, parte de la carga i diversos elementos y aparejos del barco salieron a flote tras y durante el hundimiento, quedando a la deriva, incluso en algunos casos impregnados de aceites y de hidrocarburos. Su gestión como residuos no ha tenido la consideración de residuo ordinario, sino de material contaminado, para que tanto su manipulación y recogida como su posterior tratamiento conllevaran un procedimiento especializado.

Con respecto a la carga y según consta en la documentación aportada por la empresa no se llevaba ningún material susceptible de ser considerado mercancía peligrosa, pero sí una

serie de residuos calificados de potencialmente peligrosos para el medio ambiente, consistente en una serie de baterías de coche usadas con una masa aproximada de 3.000 quilos, más unos contenedores cerrados cargados con filtros de coche usados con una masa aproximada de 1.000 quilos. Ambos residuos no salieron a flote. También hay que hacer constar los envases a presión que estaban incorporados en el pecio, tales como extintores manuales, tanto de polvo como de gas, botellones de CO₂ de los sistemas fijos de extinción de incendios, botellas de propano y butano para las cocinas y otros sistemas del barco. Por último, y con respecto a la carga, el barco se encontraba en el momento del hundimiento cargado únicamente con plataformas para contenedores, una cabeza tractora, una furgoneta más algún otro vehículo y tres coches, tratados como residuos para su tratamiento en una planta especializada.

Respecto al vertido de líquidos contaminantes cabe destacar que la mayoría del contaminante vertido al mar se ha debido al tipo de combustible almacenado en el barco, tanto para su propulsión como para su funcionamiento ordinario. El tipo de combustible empleado es una mezcla de dos tipos de hidrocarburo: uno ligero, el gasóleo, y otro pesado, el fuel-oil, en una proporción aproximada de una parte por cada dos, ambos no hidrosolubles y con una densidad menor que la del agua, por lo que flotan. Aunque el tipo de combustible es compuesto su almacenamiento se hacía en tanques separados, parte de los cuales, debido al incremento de la presión ejercida por el agua como consecuencia del hundimiento, se colapsaron estructuralmente liberando la mayor parte de su contenido al exterior. Dada la configuración estructural del barco, tipo bodega corrida, parte de lo contenido de los tanques y en el resto de estancias, en vez de salir fuera del mismo, se quedó acumulado en las partes más altas de los distintos compartimentos. También hay que hacer referencia a otros líquidos de diferente viscosidad y densidad, tales como aceites de motor, limpios y usados, y aceites hidráulicos, todos ellos fundamentalmente de base mineral, no hidrosolubles y siempre con densidades menores a la del agua. Por último en este punto hay que reseñar las pinturas que el barco portaba para sus operaciones de reparación y mantenimiento.

En consecuencia la aportación de estos productos fuera del barco ha generado manchas multiproducto, de composición variada, flotando a la deriva a merced de las mareas, de las corrientes y de las condiciones meteorológicas. De ahí que las manchas aparecidas en superficie presentaran distinto comportamiento en base a la composición y mezcla de las mismas. En este tipo de vertidos, sobre todo cuando hay una presencia importante de gasóleo, los componentes volátiles por acción de la temperatura ambiente y de la acción mecánica, ya sea natural o forzada, tienden a evaporarse o a que se rompan sus moléculas, quedando en algunos casos una parte de residuo graso en forma de fina película. Por otro lado, cuando se trata de una presencia importante de fuel-oil, esta pérdida de las fracciones más volátiles genera una compactación de las fracciones más pesadas del hidrocarburo, generando unos elementos de una elevada viscosidad denominados popularmente galletas, lentejas, más bien por su tamaño y por su apariencia, y también de pequeñas partículas sólidas alquitranadas similares a posos de café.

Tras la comunicación al (...) 112 por parte del centro de coordinación territorial de salvamento marítimo de Palma del hundimiento del barco, se activaron los recursos necesarios según se establece en el protocolo para hacer frente a una emergencia de estas características en el Plan territorial de protección civil de las Illes Balears, el PLATERBAL. A las 9 horas (...) se activa el Plan nacional de contingencias por contaminación marina accidental, y se informa al Servicio de Emergencias 112, que queda constituido en Ibiza en órgano rector, tal y como contempla el plan nacional al estar activados simultáneamente dicho plan y el territorial, el PLATERBAL. El citado órgano rector lo constituye el director insular de la Administración General del Estado, la consellera de Interior del Govern balear, la directora de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, SASEMAR, y los dos coordinadores de operaciones, el de operaciones marítimas dependiente de SASEMAR, y el de operaciones terrestres dependiente de la Dirección General de Emergencias, tal y como contemplan los planes activados. La consellera de Interior delega su participación en esa primera reunión en el técnico de emergencias de Ibiza por encontrarse en Palma, donde se reúne con el equipo de la Dirección General de Emergencias.

Tras la constitución de los órganos que contemplan ambos planes de emergencias se procede al acopio de medios humanos y materiales necesarios para combatir la contaminación que procedía del buque debido a los diferentes combustibles y aceites de uso a bordo. Para seguir un orden en mi exposición seguiré con los organismos constituidos para afrontar este accidente, y luego describiré las actuaciones realizadas.

El día 12 a las 11,15 se reúne el gabinete de crisis en la Dirección General de Emergencias, y está formado, ante la ausencia del director general de Emergencias en funciones, por el jefe de gabinete de la Conselleria de Interior, el jefe de departamento de la Dirección General de Emergencias, el jefe del Servicio de Coordinación de Emergencias, el jefe del Servicio de Planificación de Emergencias, el director del Servicio de Emergencias 112, el jefe de la unidad operativa y el responsable de comunicación de la conselleria. Por otra parte esa misma mañana, en la sede del Consell Insular de Ibiza, se constituye el consejo de dirección formado por el director insular de la Administración General del Estado, la consellera de Interior del Govern balear, el presidente del Consell Insular de Ibiza, el conseller de Medio Ambiente del Consell Insular de Ibiza, los alcaldes de los ayuntamientos de Ibiza, San José y Santa Eulalia, y varios representantes de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, de la Dirección General de Marina Mercante del Ministerio de Fomento, de la Dirección General de Biodiversidad y de la Dirección General de Emergencias del Govern balear, así como de la Guardia Civil, Policía Nacional y Autoridad Portuaria.

Ese mismo día, día 12, la reunión del órgano rector llevada a cabo por la tarde es presidida por la ministra de Fomento, a la que asisten el delegado del Gobierno, la consellera de Interior del Govern balear, el conseller de Medio Ambiente del Consell Insular de Ibiza, los alcaldes de los ayuntamientos de Ibiza, Santa Eulalia y San José, la directora de SASEMAR y los coordinadores de las operaciones. Al final de la reunión se le indica al armador la necesidad de presentar un plan de

extracció de substàncies líquides i sòlides contaminants seguint les normes internacionals per al control i remedió de la contaminació marina.

El dia 13 per la matí, ja el 13 de juliol per la matí, té lloc en Capitanía Marítima de Ibiza una reunió amb els representants polítics de les distintes institucions involucrades i presidida conjuntament per la ministra de Foment i el president del Govern balear. Esa mateixa matí queda constituït en la seu del centre d'emergències 112 el consell assessor del PLATERBAL, integrat per tècnics de la Direcció General d'Emergències, del IMEDEA, del Centre Meteorològic Nacional, Medi Ambient, Litoral -a través de la Agència Balear de l'Aigua-, CEPRECO i Ports de les Illes Balears. Les reunions de tots els òrgans mencionats, en principi pràcticament diàries, s'han anat adaptant en funció de les necessitats del dispositiu, de la necessitat del seguiment i de les decisions de les autoritats involucrades.

I tornant a les actuacions, dir que sobre les 17,15 hores del dia 11 de juliol l'agent d'emergències de guàrdia ese dia, davant la possible magnitud del accident sol·licita la activació del tècnic d'emergències per a la seva incorporació en l'incident, incorporació que s'efectuà de manera immediata, establint el lloc de comandament avançat, el PMA, en la zona del Sot. Posteriorment, i una vegada avaluada la possible evolució de l'incident, es decideix canviar el lloc inicial i establir-lo al final del dique de Botafoc, després de portar a terme distintes gestions amb el capità marítim de Ibiza i els representants de l'Autoritat Portuària. També s'ubicarà en esta zona el centre de recepció de mitjans i l'àrea de suport de les operacions. La nova localització de este lloc de comandament avançat facilità i permetí l'enllaç entre les operacions en mar i en terra, concentrar tots els mitjans i recursos necessaris per canalitzar les necessitats, centralitzar la informació per a la presa de decisions, distribuir les tasques entre els distintos equips, controlar el desenvolupament i nivell d'execució de les operacions, resoldre les necessitats dels distintos integrants i canalitzar les comunicacions per els conductes adequats. En este últim punt cal ressaltar especialment que en tot moment s'utilitzà el servei d'emergències 112 com centre de suport en la coordinació del dispositiu. Esta nova ubicació s'mantindrà fins al final de les operacions.

Dada la idoneïtat de la zona escollida tant per a la col·locació del lloc de comandament avançat com per a l'evolució del rest de les operacions, es decidí establir en el mateix lloc i de manera integrada l'àrea de suport per a les operacions amb la següent distribució de l'espai: una zona d'accés a vehicles, restringida; zones d'estacionament diferenciades, una per a vehicles d'intervenció i altra per a particulars i serveis auxiliars; aparcament exclusiu per a vehicles sanitaris d'atenció urgent; zona per a contenidors de rebuïda ordinària; zona de descans del personal, dividida a su vegada en una zona sucia de descans per al personal amb roba contaminada i una zona de descans neta, on s'ha ubicat el avituallament i la beguda. A més davant de esta zona s'ubicarà dos casetes amb aseo químic per al personal operatiu; en este punt, a més, s'ubicarà les acometides d'aigua potable i

electricitat. També s'limità una zona restringida per al lloc de comandament avançat amb entrada des de la zona de descans i des de la zona de treball, un àrea de descontaminació i neteja diferenciada, una per al material i els equips i altra per al personal, estructurada amb una estació completa de descontaminació amb dutxes, dipòsits de recollida d'aigües contaminades, tendes per canviar-se, material d'higiene i aseo, contenidors per rebuïda, etc.

S'organitzà també una zona de acopi de materials distribuïda de la següent manera: un punt de recepció i custòdia de equips de protecció individual i utillatge i eines menors per al material absorbent en petit format; un punt de acopi de depuradores mòbils i sistemes de filtrat; un punt d'àrea de barreres absorbents i altre de contenidors i gàbies de material major i/o pesat. També hi havia una zona d'acumulació de rebuïda contaminants distribuïda de la següent manera: zona de contenidors oberts per a rebuïda sòlida impregnada de contaminant, zona de contenidors tancats per líquid, zona d'acumulació de sacs d'algues i arenes contaminades, zona per a sacs de barreres absorbents usades i zona d'extracció de les embarcacions de neteja de litoral i contenidors de classificació i transferència. S'organitzà un muelle de descàrrega de material contaminat recuperat per les embarcacions de neteja de litoral just al costat de la zona de classificació i transferència. També una zona d'atracament, resguardat i càrrega d'embarcacions afectades al dispositiu; una zona lliure per al moviment de càrregues i trasllat de vehicles pesats i també s'organitzà una zona d'aterratge i despegament per els helicòpters.

Tant les distintes actuacions com el desplegament corresponent de mitjans per atendre esta emergència s'han desenvolupat sobre la base formal de lo que estableix la normativa reguladora al respecte, i respectant en tot cas l'àmbit competencial de cada organisme intervingent. No obstant, i en lo que a l'actuació de la Direcció General d'Emergències respecta, des del pla tècnic s'ha seguit lo plantejat en els objectius fixats en els nivells estratègics, tàctics i operatius corresponents, i que concretament en les següents actuacions: protecció de les persones, limitació dels danys, protecció del medi ambient, activació de les estructures organitzatives planificades, garantir els fluxos d'informació interns, facilitar i donar suport en les activitats de comunicació externa. Estos objectius són els que han marcat el desplegament oportú de mitjans i el pla d'acció corresponent que pas a exposar.

Les actuacions subacuàtiques en la zona del peció foren les següents: Salvament Marítim i la empresa de recuperació contractada per la propietària del barc hundit i amb la supervisió de la Direcció General de Marina Mercant han procedit a desenvolupar tots els treballs d'inspecció i revisió de l'estat del barc, al control de les emissions, al taponament de fuites i a la recuperació i extracció de les distintes substàncies contaminants. En la zona del hundiment s'organitzà el primer nivell de control i eliminació de la contaminació mitjançant l'actuació de dos remolcadors d'altura de Salvament Marítim, el Clara Campoamor i el Miguel de Cervantes, ajudats per les embarcacions auxiliars així com de dos embarcacions tipus Salvamar,

también de la misma institución. Estos remolcadores tienen capacidad para localizar manchas, desplegar sistemas de recuperación y bombeo, para el almacenamiento posterior de lo recuperado, el batimiento mecánico y el despliegue de barreras de contención. Además estas embarcaciones mayores estaban apoyadas por embarcaciones específicas de limpieza de litoral tipo Virot y tipo Pelicano, pertenecientes a la Conselleria de Medio Ambiente del Govern balear.

Desde los primeros momentos se procedió a realizar las labores de buceo en la zona del hundimiento para identificar el asentamiento del buque en el fondo, obtener fotografías y filmaciones de las zonas afectadas por la colisión y las que perdían combustible, para proceder al taponamiento de fuga por parte de buceadores de Salvamento Marítimo. Al objeto de familiarizarse con el buque se realizaron varias inspecciones al buque gemelo del Don Pedro, el Don Fernando, obteniéndose abundante documentación fotográfica y técnica. Mientras tanto se procedió al despliegue de barreras en las playas y al control de la mancha inicial que estaba esparciendo fuel-oil principalmente por la playa de Tamanca. Las fugas de combustible del buque fueron taponadas progresivamente, y el día 15 se iniciaron los trabajos de taponado del manifold de ventilación de bodegas por medio de chapas. Finalmente el día 18 de julio las fugas que presentaba el pecio fueron selladas, dándose por finalizados los trabajos iniciales realizados por los buzos de Salvamento Marítimo.

La zona del hundimiento fue declarada por la Capitanía Marítima zona de exclusión a la navegación, por lo que se procedió a su balizamiento con un sistema de boyas, más la vigilancia por parte de embarcaciones de la Guardia Civil y de la Armada. Dentro de esta zona se colocó una barrera de contención oceánica de unos 2.400 metros, dispuesta de tal manera que evitara el esparcimiento incontrolado del vertido y permitiera contenerlo para que las embarcaciones de limpieza del litoral lo pudieran retirar. Además a esta barrera se le colocó interiormente otra barrera de material absorbente para que captara el contaminante por contacto, barrera que permite, una vez saturada, su cambio y reposición por otras limpias. Además en la zona de operaciones se encontraba desplegado y listo para ser usado un dispositivo especial de arrastre para la recogida de hidrocarburos denominado *current buster*. Para estas operaciones de soporte en la zona de exclusión además se reforzó con otra embarcación semirígida del Govern balear operada por personal de la Dirección General de Emergencias.

Dadas las continuas corrientes, las cantidades vertidas y los episodios de mal tiempo, la barrera oceánica a veces no ha resultado capaz de evitar la deriva de las manchas contaminantes. Para ello las embarcaciones de limpieza de litoral Pelicano tenían encomendada la actuación sobre las mismas, dada su especial capacidad para actuar entre la zona de hundimiento y la costa. También en esta zona las embarcaciones tipo Salvamar han actuado, resultando de gran eficacia el batimiento mecánico efectuado por sus sistemas de propulsión. En la zona más cercana la costa de dispusieron las embarcaciones tipo Virot que, dado su poco calado y su maniobrabilidad, han sido muy eficaces costeano. No obstante estas embarcaciones también han dado soporte a los Pelicanos, ya que se les colocó una serie de barreras absorbentes que al arrastrarlas limpiaban de contaminantes el agua.

Además de las actuaciones con las embarcaciones, desde la costa se desplegó una serie de barreras de material absorbente para proteger las zonas de baño de las playas, las zonas de especial valor ecológico y aquellas zonas de especial valor paisajístico que tuvieran difícil acceso por tierra y que, por tanto, presentarían un alto nivel de dificultad o la imposibilidad total de limpieza por tierra. Gracias a este sistema se han protegido un total de unos 15.000 metros lineales de la costa de los municipios de posible impacto, como fueron Ibiza, Santa Eulalia y San José, mediante la colocación de unos 30.000 metros de barreras absorbentes. Esta diferencia entre los metros de costa protegidos y los de barreras absorbentes colocados se debe, por un lado, a la necesidad de reponer, mantener y cambiar las barreras colocadas para proteger las playas y también a las que se colocaron en las embarcaciones de limpieza del litoral y las que se utilizaron en la zona del pecio por la parte interior de la barrera oceánica.

Para las labores de colocación de barreras se ha debido contar con los servicios de salvamento de las playas, de Cruz Roja, agrupaciones locales de voluntarios de protección civil y con embarcaciones cedidas o contratadas al efecto, ya que la colocación de estas barreras ha sido muy laboriosa, y para que sean eficaces debían contar con lastre aproximadamente cada 50 metros, lo que supuso preparar cerca de 270 muertos a base de bloques de hormigón, cabo y boyas.

La tarea fundamental de los operativos de tierra ha sido dar soporte al resto de niveles y llevar a cabo las tareas logísticas necesarias para disponer de los recursos en los puntos donde eran requeridos, más la vigilancia de las condiciones del litoral. Además los equipos de tierra han trabajado en la limpieza y descontaminación de aquellas zonas afectadas por el vertido bajo la supervisión de los responsables de coordinación de la emergencia y siguiendo las pautas y orientaciones establecidas por los asesores del Centro para la Prevención y Lucha contra la Contaminación Marítima y del Litoral, CEPRECO, dependiente del Ministerio de la Presidencia.

EL SR. PRESIDENT:

Por favor..., un momento, por favor. Podrien deixar de parlar tant, darrere, per favor?

LA SRA. CONSELLERA D'INTERIOR (María Ángeles Leciñena i Esteban):

Para facilitar las actuaciones sobre el terreno y al tener gran cantidad de equipos compuestos por trabajadores de fuera se decidió dividir la costa en doce sectores de actuación con un responsable a cargo de cada uno de ellos, y se dispuso a su vez de diversos puntos de acopio de material para los equipos desplegados, más un vehículo de asistencia y de avituallamiento que iba recorriendo las zonas donde se encontraban estos equipos. En estas operaciones han trabajado personal de los servicios municipales de limpieza de los ayuntamientos afectados, dos brigadas del Consell Insular de Ibiza, voluntarios de protección civil de los ayuntamientos de la isla e incluso un contingente de 50 voluntarios llegados de Mallorca, y equipos de la empresa pública TRAGSA, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente. En el caso de esta última empresa, TRAGSA, es la entidad que ha ejecutado

la mayor parte de los trabajos actuando a través de la demarcación de costas de Baleares, Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente, mediante un dispositivo especial que ha durado desde el día 12 de julio hasta el 23 de agosto, quedando después de esta fecha en alerta con sus recursos habituales. A partir de esta fecha fueron las brigadas de limpieza de los ayuntamientos las que asumieron en su mayor medida la limpieza de las playas.

En este punto es necesario mencionar que las operaciones de limpieza se han acondicionado a las circunstancias concretas de cada zona, valorando el tipo de contaminante y su disposición geométrica, así como el tipo de orografía y geología que presentaba el terreno en la zona. Por ello se han empleado técnicas de cribado, recogida y limpieza manual con herramientas ligeras y retirada de restos con maquinaria. Caso especial es el de la playa de Talamanca, ya que fue una zona especialmente afectada por el hidrocarburo, a lo que se le unió una mala actuación inicial por parte de los servicios municipales, que al precipitarse provocaron el hundimiento de masas compactas de fuel-oil en la arena de la playa. Para ello, y en este caso, se utilizaron varias técnicas de retirada manual y (...) de la zona de playa afectada, procediendo posteriormente a montar un sistema de aspiración mediante bombas de membrana que volcaban lo extraído dentro de una serie de depósitos para su decantación, y de los cuales, tras dejarlos reposar, se extraía el agua, que posteriormente se filtraba y se devolvía al mar, quedando un sedimento arenoso contaminado de hidrocarburos y aceites que era retirado para su posterior gestión como residuo.

Un tema fundamental en lo que respecta a las operaciones de tierra fue poder contar desde el primer momento con los equipos y las herramientas necesarios y suficientes que permitieran equipar y proteger al personal que debía intervenir. Para ello se debió adquirir por vía de urgencia el material oportuno.

A las operaciones descritas hay que añadir las operaciones aéreas que fueron desarrolladas por varios organismos para fines distintos, fines que se detallan a continuación. El Ejército del Aire puso a disposición del operativo un avión de transporte, un Hércules 10 con base en Zaragoza, para poder desplazar hasta Ibiza material especial desde la península, tanto directamente de los fabricantes de barreras absorbentes, que se encuentran ubicados en Zaragoza, como desde otras bases de operaciones especiales de salvamento marítimo, concretamente de Santander i La Coruña. En total en la madrugada del 12 al 13 de julio se realizaron tres vuelos con 3.500 metros de barreras, más equipos de protección personal y otro material diversos. Destacar que para coordinar este operativo se tuvo que contar con la ayuda de la unidad de protección civil de la Delegación de Gobierno de Zaragoza, quien a su vez tuvo que movilizar varios transportes de la unidad militar de emergencias para colaborar en el traslado del material de una de las fábricas hasta la base aérea. Para las labores de observación, control de vertido y obtención de datos para la valoración de la evolución del incidente, Salvamento Marítimo contó con dos aviones, el Rosalía de Castro y el Isabel de Villena, y con dos helicópteros, el Helimer Mediterráneo y el Helimer Alborán, aparatos éstos que fueron alternándose solapadamente.

En el ejercicio de sus competencias y en lo que respecta a calidad del agua y litoral, la Conselleria de Medio Ambiente del Govern balear colaboró con la información facilitada por el avión de reconocimiento y vigilancia de litoral, que ha ido facilitando fotografías de la evolución de las manchas. Por otro lado se solicitó el apoyo del helicóptero de extinción de incendios forestales, el Halcón 4, con base en Ibiza y dependiente de la Conselleria de Medio Ambiente a través del IBANAT para que el equipo de coordinación de las operaciones pudiera disponer de él para evaluar la situación y controlar la ejecución de las actuaciones.

Además de estas operaciones, con otros dos helicópteros de IBANAT con base en Mallorca se efectuó el traslado de material para el montaje del puesto de mando avanzado desde esta isla a Ibiza, con personal de apoyo de la unidad operativa de emergencias. También han participado medios aéreos del SAR, del Ejército del Aire, de la Guardia Civil y de la Policía Nacional, a instancia de sus responsables y para el ejercicio de sus funciones, pero sin estar integrados específicamente como recursos del propio dispositivo.

Con la ayuda de estos medios aéreos y (...) posicionamiento de las manchas generadas por el vertido y mediante un sistema de posicionamiento GPS se han podido elaborar las predicciones del comportamiento de éstas en base a las condiciones meteorológicas y al tipo de corrientes dominantes en la zona. Estas predicciones de deriva y estimación de zonas de impacto en la costa han sido elaboradas con los sistemas de modelización informática desarrollados por técnicos del CEDES y del IMEDEA, técnicos que han dado soporte en estas actividades desde el principio. Además el poder contar con dos aplicaciones informáticas distintas para la elaboración de las predicciones y estimaciones ha permitido poder cruzar los resultados de una y otra y, de este modo, contrastar el comportamiento y la fiabilidad de ambas.

El día 20 de julio se firmaba por parte de la empresa aseguradora del buque y en presencia de la ministra de Fomento el plan para la descontaminación del buque. Se trataba de un plan de acción para cubrir el objetivo general de descontaminación total del pecio y de todos los objetivos operativos que eran necesarios para conseguir que el pecio estuviera limpio, extremos que son acordados y divididos en etapas diferentes. En una primera etapa se acometerá el vaciado y la limpieza de los tanques y de todos los residuos oleosos; en una segunda etapa la limpieza de todos los elementos sólidos, tales como baterías, plásticos, maderas, etc., y se finalizará con la remoción del contenido del contenedor, todo con arreglo a las posibilidades factibles de extracción y la seguridad del personal que tiene que efectuar estos trabajos. Desde este momento la empresa de salvamento (...) procede a trasladar a Ibiza los equipos materiales y humanos necesarios para realizar estas labores de descontaminación del pecio. Aportando Salvamento Marítimo los medios para realizar las tareas de prevención de la contaminación marina por medio del Clara Campoamor y la barrera oceánica, como he mencionado anteriormente, para proteger la costa de las posibles derivas de manchas de hidrocarburos durante estas operaciones.

La técnica de extracción utilizada por esta empresa es la de (...) que consiste en perforar el casco e instalar una válvula, que una vez conectada mediante mangueras a una bomba, permite succionar los líquidos contenidos en el tanque. Los trabajos de succión del combustible comenzaron el día 29 de julio y tan sólo han sido interrumpidos por condiciones meteorológicas adversas, finalizando la última semana de octubre. Los primeros días de noviembre los buzos de salvamento marítimo han procedido a la inspección de las labores de limpieza del barco y así el día 9 de noviembre se da por finalizada esta primera parte de descontaminación del pecio, de remoción de líquidos contaminantes, por lo que se procede a la desactivación del Plan nacional de contingencias por contaminación marina accidental.

Durante los siguientes días se ha procedido a llevar a cabo las otras fases del Plan de descontaminación. Y por fin el día 20 de noviembre se dan por finalizados estos trabajos de descontaminación del pecio, por lo que se ha procedido a desactivar desde la Dirección General de Emergencias el Plan Terbal en todos sus niveles. El balance completo de los saldos resultantes de la extracción de los líquidos contaminantes ha sido la siguiente. A nivel de fuel-oil las cantidades declaradas en principio por el armador fueron de unos 115 metros cúbicos. Voy a dar las cifras en metros cúbicos, metros cúbicos no es similar a toneladas, pero es parecido, lo digo porque en algunos sitios pueden aparecer cantidades diferentes, si se expresan en metros cúbicos o en toneladas.

Como decía de fuel-oil, la cantidad declarada por el armador era de unos 115 metros cúbicos, la que luego se rectificó alcanzaba algo más de 170 metros cúbicos. Las que se han extraído han sido unos 160 metros cúbicos. Hay que tener en cuenta que las extraídas son cantidades aproximadas y tras la decantación final. Y el porcentaje por lo tanto de extraído de la cantidad rectificada es del 91%.

En cuanto al diesel la cantidad declarada ha sido de 70 metros cúbicos, que es la que se encontró. Extraída ha sido algo más de 71 metros cúbicos. Y el porcentaje por tanto de lo extraído ha sido de un 94%.

En cuanto aceites había 21 metros cúbicos, la cantidad rectificada es algo mayor, está entorno a los 25 metros cúbicos. Lo extraído ha sido algo más de 22 metros cúbicos. Por lo tanto el porcentaje es de un 91%.

Hablando de totales en cuanto a líquidos contaminantes, podemos decir que lo declarado eran unos 211 metros cúbicos, la cantidad rectificada ha sido de casi 275 metros cúbicos, lo extraído un poco más de 250 metros cúbicos y el porcentaje global extraído en cuanto a líquidos contaminantes ha sido un 92,5% aproximadamente.

Respecto a las mercancías potencialmente peligrosas, las cantidades declaradas y extraídas han coincidido, de baterías eléctricas con ácido agotadas, el peso neto era de unos 3.000 kilos y el peso bruto unos 21.547. Y 12 bidones con filtros de aceite usado de automoción que pesaban 1.144 quilos.

Al tratarse de un dispositivo que ha precisado de una gran cantidad de medios y recursos que se han debido de ir turnando y relevando, podemos decir que en los momentos de mayor actividad se han llegado a emplear en este despliegue cerca de 300 personas en un sólo día. En el caso por ejemplo del Ministerio de Medio Ambiente, a través de su Dirección General de Costas y la empresa TRAGSA en un mismo día llegaron a participar, además de un total de 79 operarios, técnicos y vigilantes de medio ambiente, 3 camiones grúa, 2 retro-excavadoras y otros vehículos para apoyar las tareas del operativo de limpieza que permaneció activo hasta el 23 de agosto.

Respecto al Ministerio de Fomento, ya he mencionado los dos aviones de salvamento, los dos helicópteros de salvamento, dos buques polivalentes, tres embarcaciones de intervención rápida, varios vehículos terrestres y también diferente material de lucha contra la contaminación.

Respecto el Ministerio de Defensa, los (...) del Ejército del Aire para establecer los vuelos con el material necesario, más los transportes llevados a cabo por la Unidad Militar de Emergencias.

En el caso del Consell Insular de Ibiza, se han utilizado dos brigadas de operarios de Medio Ambiente y Carreteras, más 5 técnicos y material de papelería, equipos informáticos, etcétera y varios vehículos de transporte.

Respecto a los ayuntamientos de Ibiza de San José y Santa Eulàlia, han puesto a disposición del operativo sus brigadas de limpieza municipal, sus cuerpos de policía local, sus servicios de salvamento en playas, (...) técnicos y soporte en diferentes actuaciones y además puntualmente diversas demarcaciones.

En el caso del voluntariado de Protección Civil, dependiente de la Dirección General de Emergencias, han prestado ayuda la totalidad de las agrupaciones de la isla con sus respectivos vehículos y embarcaciones, más un contingente venido de Mallorca formado por un total de unas 50 personas.

Con respecto a la Cruz Roja de Ibiza se han contado con cinco embarcaciones semirígidas, dos vehículos de transporte, una ambulancia y una treintena de voluntarios.

En el caso de la Autoridad Portuaria han colaborado con su propio servicio de policía, más una brigada de mantenimiento del propio puerto y sus técnicos.

Y por último con respecto al Govern de les Illes Balears, de la Conselleria de Interior todo el personal de la Dirección General de Emergencias, unidad operativa, voluntariado de Protección Civil, que ya he mencionado. Personal técnico-científico del IMEDEA, Universitat de les Illes Balears. Y como medios materiales se ha dispuesto del puesto de mando avanzado y equipo vario para el despliegue. 3 vehículos y 1 embarcación semi-rígida y los 30.000 metros de barreras.

Y la Conselleria de Medio Ambiente, estimamos que el conseller dará a continuación los datos.

Como balance final de todas estas actuaciones llevadas a cabo en este accidente, quiero destacar lo siguiente. En el salvamento urgente de la tripulación y los dos pasajeros no se registraron víctimas mortales ni desaparecidos. Con respecto al personal que ha participado en el operativo del control del incidente, no ha habido situaciones de daño efectivo reseñable en ninguno de ellos. Los mayores esfuerzos se han concentrado en el mantenimiento y reparación de los 15.000 metros de barrera anticontaminantes que han llegado a estar instalados en la costa y que ha supuesto la utilización de unos 30.000 metros de estas barreras. Es el mayor dispositivo conocido de utilización de barreras en este tipo de incidentes.

La cifra de porcentaje de combustible extraído total, el 92,5%, puede considerarse realmente excepcional, ya que el porcentaje alcanzado supera con mucho al de todas las experiencias precedentes de descontaminación de buques hundidos. Unos máximos que en estos casos se sitúan en el mejor de los casos entorno al 60%, recuerdo que hemos tenido un 92,5.

El accidente se produjo en el auge de la temporada turística, lo cual ha dado una gravedad añadida al suceso, que en otra etapa no hubiera tenido. Con motivo directo de este incidente, también destacar que no se han destacado daños directos en infraestructuras, los daños se han limitado exclusivamente al buque y al total de lo que transportaba. Aunque sí es necesario destacar la gran cantidad de barcos que se han visto manchados por material contaminante vertidos en el mar.

Destacar que la coordinación institucional ha sido la base de todas las actuaciones y de poder haber finalizado con éxito, tanto la descontaminación del buque, como la limpieza de las playas. Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Leciñena. I ara té la paraula el Sr. Miquel Àngel Grimalt, conseller de Medi Ambient per un temps il·limitat igualment.

EL SR. CONSELLER DE MEDI AMBIENT (Miquel Àngel Grimalt i Vert):

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats. La meva exposició la dividiré en tres blocs, per una banda intentaré explicar els fets i actuacions que ha duit a terme la Conselleria de Medi Ambient durant els mesos que ha durat tota aquesta problemàtica derivada de l'enfonsament del Don Pedro. En un segon bloc, els efectes i conseqüències que consideram que això ha tengut sobre el medi ambient. I per últim, un darrer apartat dels costos que ha representat això per a la Conselleria de Medi Ambient.

Abans de començar a explicar les actuacions realitzades des de la Conselleria de Medi Ambient en relació de l'enfonsament del vaixell de càrrega Don Pedro en col·lisionar amb els illots coneguts com Els Daus, convé ressenyar algunes qüestions en relació a les competències i quin era el grau d'implicació que

tenia la Conselleria de Medi Ambient. En tractar-se d'un sinistre ocorregut dins la mar, l'abocament que es produí i el seu tractament, era competència estatal, concretament de Salvamento Marítimo i del Ministeri de Foment. Per tant, la Conselleria de Medi Ambient en no tractar-se d'abocament terra-mar, no era competent directament, sinó que ho era l'Estat.

Per altra banda i en relació a les platges, la competència sobre la qualitat de les aigües de bany i la potestat de tancament de platges era de la Conselleria de Salut i la de neteja de les platges dels ajuntaments respectius. I allò que era la principal competència afectada per part de la Conselleria de Medi Ambient era per la proximitat del Parc Natural de Ses Salines, ja que el sinistre es va produir a escassos metres de l'àmbit del parc.

Tot i això, tot i que per tant, la competència de la gestió d'aquesta crisi no era de la Conselleria de Medi Ambient, aquesta, per les importants repercussions ambientals que l'enfonsament i els posteriors vessaments podien tenir a la zona, es varen posar en marxa amb tots els efectius i mitjans disponibles des del primer moment, posant-se a disposició de les autoritats competents, per tal d'ajudar en la mesura de les possibilitats a lluitar contra els efectes d'aquests abocaments.

La Conselleria de Medi Ambient, mitjançant les direccions generals de Biodiversitat i de Qualitat Ambiental i Litoral, des del mateix dia 11 de juliol en què es va produir l'enfonsament, varem destinar una important infraestructura per fer front a les tasques de neteja del litoral a Eivissa. Per això, a Eivissa hi varen treballar des del mateix dia del sinistre, des d'aproximadament les 6,30 del matí, una gran quantitat d'efectius, personals i tècnics de la Conselleria de Medi Ambient, que podríem resumir amb els següents efectius.

De personal hi arribaren a treballar 101 persones, 59 de Biodiversitat i 42 de la Direcció General de Qualitat Ambiental. S'hi desplaçaren quatre mitjans aeris, tres de Biodiversitat i un de Qualitat Ambiental, onze mitjans nàutics i sis mitjans terrestres. Des del primer dia també es va desplaçar a Eivissa el cap del centre de coordinació, que juntament amb el personal del parc natural, participaren en les reunions i en les tasques de coordinació i seguiment de l'evolució de la crisi. També els directors generals de Biodiversitat i de Qualitat Ambiental, que avui són aquí, varen visitar les zones afectades el divendres, va ser el seu primer acte després de la presa de possessió precisament aquell mateix dia.

Recordar que tota aquesta crisi ens va agafar amb el Govern acabat de constituir i amb les conselleries sense encara ni tan sols directors generals. Tan des del centre de coordinació, com des d'Espais Natura i l'IBANAT es varen centrar durant tots els dies que va durar la crisi, les seves actuacions i recursos en el tractament de la situació creada i les seves conseqüències.

Podríem resumir les actuacions dutes a terme per part de la Conselleria de Medi Ambient amb els següents punts. Per una banda es recolliren residus directament a la mar, mitjançant els vaixells pelicans i els virots desplaçats a la zona. Es va participar en la col·locació, vigilància i reposició de barreres

absorbents, tan per part dels pelicans i els virots, com per les pneumàtiques el parc natural. Es va fer un exhaustiu seguiment fotogràfic mitjançant l'avioneta milana i l'helicòpter Falcó IV, seguiment fotogràfic, informació fotogràfica que va ser de gran utilitat per part de totes les administracions i tots els efectius implicats per seguir i prendre decisions al llarg de tots aquelles dies.

També es feren tasques d'observació aèria, mitjançant l'avioneta i l'helicòpter i per part d'un avió de coordinació. La tramesa de tota la informació, tan gràfica, com documental a la comissió de seguiment, la conformada a Eivissa i la conformada a Palma. El seguiment de les afeccions sobre el litoral i els fons marins, especialment pel que fa al parc natural. I de la incidència sobre la flora i la fauna, el tractament i recuperació d'aus afectades i el seguiment i control de la gestió dels residus perillosos retirats. Concretament, ja que hi havia dues direccions generals que treballaven sobre el terreny, en relació a la Direcció General de Qualitat Ambiental i Litoral, em limitaré perquè la consellera d'Interior ja ha fet un seguiment molt detallat pràcticament del dia a dia de l'evolució de la crisi, em limitaré a destacar algunes dades.

L'enfonsament, com ha dit la consellera, es produeix aproximadament entorn a les 4 de la matinada i l'inici de les tasques de neteja ja són a partir de les 6,30 del matí. Per tant, crec que hi va haver una gran rapidesa de reacció per part de la Direcció General de Qualitat Ambiental. Quatre vaixells cobreixen l'emergència de manera immediata i al cap de poc arriben un pelicà i un virot procedents de Formentera. A les 11 el coordinador de les embarcacions ja es troba a Eivissa, juntament amb el director de l'emergència. A proposta del coordinar, s'instal·la el centre de crisi a una zona adequada del port. Els vaixells necessiten realitzar ja les primeres descàrregues. El pelicà de Sant Antoni s'incorpora la tarda del dia següent i a darrera hora arriben dos virots més per treballar a partir de dia 13.

Per tant, a partir del mateix dia 13, és a dir, dos dies després, fins dia 26, nou embarcacions han treballat matí i tarda coincidint en els relleus per no deixar espais morts. Per tant, es va fer un esforç molt important durant tots aquests dies per part de tots els efectius de la Conselleria de Medi Ambient, perquè s'era conscient de les greus repercussions ambientals que la crisi podia arribar a tenir.

Durant aquests primers 15 dies per tant, hi va haver el màxim desplegament, fins que dia 26 ja s'estableix un servei una mica més normalitzat, tot i que especial, de matí i horabaixa, amb dues embarcacions pelicà, dues virots el matí i una pelicà l'horabaixa. Finalment, dia 27 d'agost ja es normalitzen totes les tasques i les rutes de les embarcacions. Tots els mitjans de la flota i l'avió s'han coordinat des del centre de control a temps real i això ha permès que les embarcacions treballassin en el lloc idoni en tot moment.

Com a dades resum, entre dia 11 i dia 26, en què podem considerar que l'actuació dels vaixells de neteja es normalitza, hi varen treballar 19 tripulants dels pelicans, 9 dels virots, 4 tripulants a la milana, 5 persones en el centre de control, 4 coordinadors de les empreses adjudicatàries. Es varen realitzar 3.356 hores de treball de les embarcacions, 86 hores de la

milana, l'avioneta de reconeixement. Es varen fer 656 fotografies des de la milana, aportades al centre de crisi a Eivissa. Aquestes fotografies varen permetre donar una visió clara de la situació de les taques i varen ser, tal i com han reconegut des de les altres administracions implicades, una eina fonamental per al centre de crisi a l'hora d'organitzar les jornades de treball.

Per altra banda es varen recollir 789 metres cúbics de material, que incloïen sòlids, combustibles, barreres absorbents i tot tipus de materials que es trobaven a la mar. En relació a aquesta recollida vull destacar que durant el mes de juliol a Eivissa es varen recollir 211 tones, de les quals la major part eren olis i barreres, 182 tones. I durant el mes d'agost es varen recollir 12 tones, de les quals gairebé 8 varen ser olis i barreres. Per tant, veim que la immensa majoria dels materials es varen recollir durant el mes de juliol i si comparam el juliol d'enguany amb un juliol normal, amb el juliol de l'any passat, veim que passam de 9 tones a 211. Per tant, hi ha 200 tones que foren conseqüència de l'enfonsament i del vessaments provocats pel vaixell.

Destacar que aquests residus recollits són residus perillosos i per tant, varem controlar que tenguessin el tractament i la gestió oportuna. Les embarcacions descarregaven en el centre operatiu del dic de Botafoc, dins contenidors proporcionats per l'empresa Servmar, empresa degudament autoritzada per gestionar residus perillosos i els emmagatzemava a les seves instal·lacions i posteriorment es traslladaven també per una empresa degudament autoritzada per al trasllat de residus perillosos cap a Cartagena per al seu tractament i eliminació, d'acord amb totes les garanties i autoritzacions escaients per a aquests tipus de residus.

Per altra banda i ja passant a la Direcció General de Biodiversitat, destacar que el vaixell es va enfonsar en Es Daus, a molts pocs metres de l'àmbit del parc natural de Ses Salines i a la reserva marina pesquera. Poc després de l'enfonsament, apareixen les primeres taques d'hidrocarburs procedents dels dipòsits i a partir d'aquí la Direcció General de Biodiversitat també va haver d'emprendre actuacions de seguiment dels efectes d'aquests hidrocarburs, tan sobre els fons marins, sobre la flora i fauna marina, com damunt el litoral.

Ja des de dia 11, l'equip tècnic del Parc Natural de Ses Salines i els agents de medi ambient es reuneixen per primera vegada per fer una primera avaluació de la situació i preparen un dispositiu per a la possible arribada d'aus banyades de petroli. La veritat és que n'hi va haver ben poques, les aus banyades de petroli que es varen trobar varen ser poques. Però en aquell moment no se sabia l'abast que tendria i es va preparar el dispositiu per si hagués estat més important. S'envia també al port, al punt de coordinació d'emergències, material per al rescat de fauna. S'estableixen contactes amb l'Ajuntament de Sant Josep i el concessionari de les platges, per tal de detectar indicis d'abocament. I dia 12, la tècnica del parc natural i dos agents de Medi Ambient realitzen ja les primeres inspeccions visuals a les zones afectades mitjançant embarcacions pneumàtiques i detecten alguna presència d'aus marines banyades de petroli i els primers rastres d'hidrocarburs dins l'àmbit del parc natural. Concretament en Els Malvins és

allà on es detecten la major presència de combustibles dins l'àmbit del parc.

Jo tenc aquí també informació dia per dia, crec que no cal en aquests moments detallar. Sí que resumiria com a notes més importants que es varen recollir algunes aus banyades de petroli, tres corbs marins, un de mort, i una gavina dia 16 de juliol. Algunes altres en dies posteriors, per exemple dia 18 tres gavines banyades de petroli. Es detecten dia 17 un petit tram a la (...) de combustible. Es recullen mostres d'aigües en diferents punts per ser analitzades per valorar quin és el grau de contaminació de les aigües, es troben algunes taques d'hidrocarburs al nord d'Es Cavallet. Dia 30 d'agost, molt més tard per tant de l'enfonsament, és quan hi ha la major presència d'hidrocarburs a Es Cavallet, quan es recullen borses de posidònia amb hidrocarburs.

Dia 6 de setembre es reuneixen a la platja d'Es Cavallet representants d'Ibifor, Consell Insular d'Eivissa, Iscomar i espais de natura, per comprovar la presència de galetes de combustible barrejades amb fulles mortes de posidònia. Dia 7 de setembre es recullen mostres d'Es Cavallet que es traslladaran als serveis científicotècnics de la UIB per al seu anàlisi, concretament se'n recolliren 22 mostres. I la veritat és que els dies posteriors hi va haver uns temporals i aquestes restes de posidònia amb presència d'hidrocarburs, el mateix temporal se'n va encarregar de retirar-los de la platja d'Es Cavallet i per tant, no es va haver de decidir, en aquell moment s'estava estudiant si era possible o no retirar aquesta posidònia perquè el parc prohibeix la retirada de posidònia a bona part de la platja i només es podia retirar en el cas que es demostrés que estaven contaminades, cosa que després veurem quan els expliqui els resultats de les analítiques, les analítiques descartaven. És a dir, hi havia un cert grau d'hidrocarburs, però no era suficient per considerar-se que estaven contaminats.

I efectivament, un apartat important varen ser les analítiques. Dia 18 de juliol es va fer un gran mostreig, es varen recollir 22 mostres d'aigua a 11 punts, la majoria de l'àmbit del Parc Natural de Ses Salines, proper al punt de l'enfonsament del Don Pedro i que varen ser remeses als serveis científicotècnics de la UIB per al seu anàlisi. També es recolliren mostres de Talamanca i Figueretes. També es va repetir la recollida de mostres dia 26 de juliol i en aquesta segona recollida es varen recollir mostres no només de la superfície, sinó també a mig metre de fondària per avaluar com evolucionava en superfície i amb una certa profunditat el grau de contaminació.

També es varen recollir dia 7 de setembre mostres de fulles mortes de posidònia de la platja d'Es Cavallet, precisament com he dit abans, per avaluar el grau de contaminació de la posidònia dipositada a Es Cavallet i també varen ser analitzades pels serveis de la Universitat, descartant-se en aquest cas que es tractés d'un residu perillós perquè el grau de contaminació que presentaven no arribaven als llindars necessaris per ser considerats residus perillosos.

I una vegada explicades algunes de les tasques dutes a terme per la Conselleria de Medi Ambient podríem passar a avaluar els efectes i conseqüències que tot aquest incident ha tengut sobre el medi ambient. D'entrada esmentaré un seguit

d'informes dels que disposam, per una banda l'informe que ja he fet referència abans, de l'anàlisi de la posidònia d'Es Cavallet. Aquest informe de 18 de setembre, d'aquestes 22 mostres que s'havien recollit a la platja d'Es Cavallet, descarta que es tracti d'un residu perillós, ja que els valors són significativament inferiors als marcats per la normativa. Els resultats d'aquesta analítica varen ser contrastats amb el servei de residus de la conselleria, concretament amb el seu cap de servei i ens donava que el resultat de no perillositat de les restes de posidònia de la platja d'Es Cavallet, cosa que hauria impedit la seva retirada perquè el (...) així ho prohibeix. Però com he dit abans, el fet que els temporals posteriors se'n cuidessin d'endur-se'n aquestes restes va evitar la seva presència damunt la platja.

Per altra banda, de les mostres d'aigua que s'havien recollit, tan dia 18 com dia 26, en diferents indrets tan del parc natural com de la zona de l'enfonsament i altres zones properes, els resultats ens diuen que la majoria de mostres tenien valors d'hidrocarburs inferiors a 5 micrograms/litre. Per comparar-ho, s'havien agafat mostres de zones que estàvem segurs que no estaven afectades per el fuel o hidrocarburs procedents del Don Pedro. I a aquestes zones allunyades de tot aquest àmbit les mostres donaven uns valors una mica més alts de les del parc natural, concretament de 8,5 micrograms. Per tant, la majoria de les mostres analitzades donen valors inferiors a zones d'Eivissa no afectades. Per tant, la conclusió és que a la majoria de punts del parc natural la presència d'hidrocarburs, derivada del Don Pedro, era pràcticament inapreciable.

És cert que en algunes mostres els resultats no són així, concretament a la platja de'n Bossa a les mostres del 18 de juliol sí que hi ha presència important d'hidrocarburs. Concretament estariem xerrant de 153 micrograms. Per tant, a la platja de'n Bossa sí que hi havia una contaminació important aquells dies. Recordar que aquells dies la platja va estar tancada, aquells dies hi havia presència important de les restes de fuel a la platja de'n Bossa que s'anaven retirant. Per tant, aquí sí que hi havia un grau important de contaminació. I a la zona dels Daus, també dia 18 es detecten 47 micrograms. Per tant, evidentment allà on hi havia el vaixell sí que també hi havia un grau de contaminació important.

Per tant, l'analítica en certa manera veim que ens confirma allò que es podia veure en certa manera a simple vista, a determinades zones del litoral sí que hi havia un grau de contaminació important, així com a la zona allà on hi havia el Don Pedro. Però que bé, sigui per l'acció dels corrents i del vent, bé sigui de l'important dispositiu de barreres que es varen desplegar, es va aconseguir evitar la presència durant aquests dies de major gravetat de la crisi, la presència d'hidrocarburs a l'àrea del parc natural.

Per altra banda, disposam d'un informe de la directora del parc natural del dia d'avui i que ens informa que avui, quan ja estan tancats els plans d'emergència del ministeri i de la comunitat autònoma, perquè es considera que el nivell de descontaminació del vaixell és ja molt important i que ja s'han pogut extreure tots els líquids i la major part de la càrrega. Per tant, sembla que el vaixell ja no és problema potencial, com a mínim de forma immediata. La situació és que de les platges d'extreuen bocins de barrera anticontaminants que continuen

sortint amb els temporals, però respecte de les olors i textures que presenten les platges, són d'aparent normalitat, és a dir, les úniques restes que s'aprecien en aquests moments en el litoral del parc natural són precisament de les barreres que es varen haver de posar per fer front al fuel, barreres que en el seu moment es varen rompre i algunes restes d'aquestes barreres sí que s'aprecien dins el parc.

No hi ha restes, diu la directora del parc, d'hidrocarburs aparents en el sostrat o a les restes vegetals que la mar treu fora de l'aigua i el principal problema de contaminació, per tant, són precisament aquests materials absorbents i de flotació de barreres antidescontaminació que s'usaren precisament per evitar l'arribada dels hidrocarburs en el parc. Concretament, a la Platja de sa Xanga és on hi ha una major presència de cotó sintètic, indestruïble de les restes de posidònia i de boles de petit diàmetre de poliestirè expandit. Per tant, les úniques restes que troben són, precisament, de material que es va usar per lluitar contra la contaminació.

Per altra banda, també crida l'atenció la gran quantitat de detergents que s'han hagut de fer servir per part dels bussos i per part dels serveis de neteja durant les tasques de neteja. Sembla que l'empresa de neteja del Don Pedro ha fet servir durant aquests mesos una gran quantitat de detergents i la directora recomana modificar els protocols de neteja per evitar més abocaments de detergents. Per tant, en definitiva, al dia d'avui les úniques restes que hi ha són, precisament, les de la neteja i no restes d'hidrocarburs.

En relació amb l'afectació als fons marins, el doctor Enric Ballester, Investigació del Centre d'Estudis Avançats de Blanes i expert en comunitats bentòniques mediterrànies i gran coneixedor dels fons marins de les Illes Balears, ha inspeccionat els fons marins de l'entorn on s'ubica el vaixell Don Pedro i el fons del parc natural i comunica al Servei d'Espais Naturals que, passats mesos de l'enfonsament del Don Pedro, no ha detectat cap impacte apreciable sobre les comunitats dels fons marins de la zona.

Per tant, i com a conclusió, una mica com a balanç de les afectacions naturals o de les afectacions sobre els ecosistemes marins, atesa la gravetat dels fets que es produïren en el juliol i les gravíssimes conseqüències que hagués pogut tenir sobre el medi ambient, podem considerar a dia d'avui que els impactes han estat molt moderats i d'escassa rellevància sobre la flora i fauna de la zona. Amb aquest, crec, que positiu balanç hi han influït factors naturals, com són la direcció dels corrents i dels vents durant els primers dies de l'enfonsament, que varen evitar, que varen traslladar el fuel i la resta d'hidrocarburs a zones més allunyades del parc. I, per altra banda, també crec que hem de remarcar el gran dispositiu de barreres instal·lat, com a dit la consellera d'Interior, i la feina de tots els efectius de les diferents administracions implicades.

Crec que, en aquest sentit, és just recalcar l'esforç humà realitzat pels equips de treball, els quals treballaren durant les primeres setmanes amb embarcacions que feien catorze hores diàries de feina, personal fent moltes hores de feina sense descansar i que a qualche moment també es va haver de desatendre la neteja habitual que es realitza en el litoral per fer front a aquesta emergència. I a més, destacar, i crec que tots,

independentment del color polític, ens podem felicitar que en un moment en què pràcticament no hi havia direcció política, els tècnics i els mitjans tècnics de la conselleria varen fer una gran feina i en certa manera es varen organitzar per anar resolent els problemes així com anaven apareixent.

En relació amb les despeses efectuades per la conselleria, i per acabar, hem estimat les despeses totals en una quantitat de 289.889 euros. És cert que moltes d'aquestes són indirectes, en el sentit que la factura extra, és a dir, els plus que directament varem encomanar concretament, o bàsicament, a Ecolmare, que és l'empresa que té el contracte de neteja del litoral, puja a 65.667 euros; i les despeses de la Direcció General de Biodiversitat pugen a un total de 114.264 euros, i tota la resta, fins arribar a aquests 289.000, és a dir, un total de 100.000 euros, són recursos que ja estaven contractats que deixaren de fer unes feines i es traslladaren a fer-ne unes altres. Això s'ha de tenir en compte de totes maneres, perquè, per exemple, l'avió té una sèrie d'hores, el contracte de l'avió implica una sèrie d'hores de vol i moltes d'aquestes hores es varen gastar durant aquests dies i, evidentment, això fa que estiguem molt per davall del crèdit d'hores de vol que ens queda d'aquest contracte que abans deixarem de disposar-ne.

I per últim, en relació amb la reflatació, que és un tema que ha despertat interès per part de diferents col·lectius, entitats i partits polítics, el Ministeri de Medi Ambient va crear, el passat 26 d'octubre, tal com ha explicat ja abans la consellera d'Interior, un comitè tècnic el qual ha d'avaluar la conveniència o no de la reflatació en base a les possibles conseqüències d'una i altra opció i que aquest comitè tècnic, liderat per l'Institut Oceanogràfic, emetrà un dictamen en relació amb quina és, des del punt de vista estrictament tècnic, la millor opció, si la reflatació o deixar el vaixell enfonsat.

Recordar que també es va acordar de constituir una comissió informativa i de seguiment, la qual confiam que es reuneixi a Eivissa abans de Nadal i que hi participaran tots aquells organismes, entitats o administracions que d'una manera o de l'altra hagin manifestat interès o afectació en relació amb tot aquest tema.

I per part de la Conselleria de Medi Ambient, poca cosa més, tenim en tot cas més informació aquí, que, si qualche aspecte concret interessa, mirariem d'explicar-lo i donar resposta com pertoca.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Grimalt. Procedeix ara la suspensió de la sessió, per un temps màxim de 45 minuts, per preparar les preguntes que desitgin. Algú vol fer ús d'aquesta..., No? Entenem que no?

Bé, doncs, continuem, pel Grup Parlamentari Mixt, la Sra. Marian Suárez i Ferreiro té la paraula per un temps màxim de deu minuts. Sra. Suárez.

LA SRA. SUÁREZ I FERREIRO:

Gràcies, Sr. President. En primer lloc, agrair la presència de la consellera d'Interior i del conseller de Medi Ambient i de les persones que els acompanyen i agrair l'explicació, la qual crec que ha estat molt detallada, de fet hi havia algunes preguntes que tenia preparades per fer-les i les deixaré de fer, perquè ja me les han contestat. No obstant això, sí que volia fer alguna consideració i també alguna pregunta que encara em queda.

Bé, com a consideracions generals, en primer lloc voldria destacar que em sembla un encert la data de la compareixença, que supòs que serà una de les qüestions que sortiran aquí; crec que és oportú que s'hagi fet aquesta compareixença una vegada que s'han acabat les feines de descontaminació, que s'ha tancat diríem el pla d'emergència i que, per tant, s'ha pogut donar la informació d'una manera precisa. Dic això perquè, quan es va plantejar, en aquest cas per part del Partit Popular una compareixença, diríem, d'urgència a la Diputació Permanent, des del nostre grup vam considerar que no era convenient; que no era convenient perquè, d'una banda, probablement la informació que es podria donar no era molta, i d'altra, es podria crear un alarmisme que, atès que era l'època d'estiu, consideràvem que no era convenient.

En segon lloc, crec que després de les explicacions que s'han fet aquí, toca reconèixer i de qualche manera felicitar per la bona gestió que s'ha fet d'aquesta crisi, que no deixa de ser una crisi que podria haver estat molt pitjor; una coordinació que, pel que hem vist, a més, ha afectat des de, diríem, institucions municipals, insulars, govern autonòmic i també govern central; i el que és més important és perquè crec que aquesta bona coordinació ha contribuït que s'hagi produït una minimització de l'impacte que, si no, es podria haver provocat, un impacte mediambiental, el qual és fonamental, però d'un impacte també econòmic. I torn insistir que era l'època de temporada alta i això hauria estat realment un problema, de fet crec que s'ha fet qualche estudi justament de l'època, diríem, de màxima crisi, per part del Consell Insular d'Eivissa i realment es va veure que no s'havien afectat realment ni les reserves ni les previsions que hi havia per a la temporada, etcètera.

I després també un aspecte que tal vegada no havia quedat molt ressaltat aquest temps, ha estat la important col·laboració de la societat civil. Crec que és important reconèixer la feina de les institucions, però el paper de la societat civil, mitjançant els voluntaris de tot tipus, crec que també s'ha de destacar.

En tercer lloc, estic especialment contenta ...

(Tall de veu a causa del micròfon)

Es resisteix, ara crec que ja ..., sí.

... del tema de l'afectació del parc natural, d'una banda, però en general de l'afectació mediambiental. No sé si haurem de començar a preocupar-nos per l'estat de les aigües que no són només del parc natural, per les dades que ha donat vostè.

(Nou tall de veu a causa del micròfon)

Bé, deia que del tema de l'afectació del parc natural, voldria saber si hi haurà qualche seguiment d'aquí endavant, perquè entenc que això s'ha produït el juliol, vostè ja ha parlat d'estudis fets el setembre, i m'agradaria saber si es continuarà fent qualche tipus de seguiment, amb quina periodicitat, aquesta qüestió.

Una altra qüestió, que són ja preguntes i que no sé si vostès em podran contestar perquè van molt referides a Eivissa i a la institució en la qual vostès no hi són, que és el Consell, però que supòs que sí poden contestar; quan vostès parlen de recursos, fonamentalment materials, parlen de les aportacions fetes pel Govern autonòmic, pel Govern de l'Estat i voldria saber si hi havia recursos dins el Consell Insular d'Eivissa per poder afrontar una situació d'aquest tipus.

Això d'una banda, i d'altra, també s'ha fet referència al Pla general d'emergències de la comunitat, que estava fet, i voldria saber si hi havia qualche pla d'emergències d'àmbit insular, ja sé que no és competència seva, però sí que voldria veure si tenen qualche tipus d'informació al respecte.

I després ja, en darrer lloc, voldria fer una referència al tema de la reflatació del Don Pedro, simplement recordar que per part del consell insular hi va haver un pronunciament de tot el pla del consell insular, en el sentit del desig que es dugui a terme una reflatació, vostè ha dit que no serà una decisió de vostè, sinó d'aquesta comissió, però sí que, des del nostre grup, volem posicionar-nos al respecte. Nosaltres pensam que seria bo que aquest vaixell sortís d'allà on és, però també entenem que supòs que s'haurà de fer una valoració de diferents tipus, valoració de costos, valoració de viabilitat tècnica, valoració de seguretat, etcètera.

I ja per acabar, oblidava una altra cosa, entenc, per les explicacions, però també voldria si em poguessin dir qualche altra cosa, tota aquesta gent, totes aquestes persones, aquests treballadors que han estat fent feines tan importants, vull entendre que el tema dels riscos laborals en unes actuacions d'aquest tipus que són tan importants, tan riscoses -no sé si existeix la paraula, però se m'ha d'entendre, tan arriscades-, si aquest tema ha estat en tot moment controlat, hi havia les mesures preses al respecte, convenients, etcètera.

Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Suárez. Ara, pel Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds, té la paraula l'Hble. Sr. Miquel Llauger i Rosselló per un temps de deu minuts.

EL SR. LLAUGER I ROSSELLÓ:

Sí, gràcies, Sr. President. Però jo no tenc cap pregunta ni cap consideració més enllà que agrair al conseller de Medi Ambient i a la consellera d'Interior la presència aquí i les explicacions completes i exhaustives sobre la qüestió. Per tant, simplement gràcies i cap altra consideració.

EL SR. PRESIDENT:

Moltes gràcies, Sr. Llauger. Doncs, passarem la paraula al Grup Socialista, té la paraula el Sr. Josep Maria Costa, per un temps de deu minuts.

EL SR. COSTA I SERRA:

Gràcies, Sr. President. Agrair la compareixença realitzada pels dos consellers del Govern i miraré de mostrar de qualque manera el suport clar a les actuacions que ha tengut el Govern per part del Grup Parlamentari Socialista.

Crec que és important emmarcar que una emergència, probablement la catàstrofe marítima més important de les Illes Balears contemporània, la qual s'ha produït amb un canvi de govern, la segona intervenció del conseller ho ha posat de rellevància, crec que fa, he entès de les seves paraules que en feia una valoració positiva i això crec que convé ressaltar quin ha estat el paper que hi ha hagut per part d'una estructura administrativa i humana que funciona i per tant és important recordar que feia, no sé si molts dies, però molt pocs, que hi havia un conseller nou de Medi Ambient, una consellera d'Interior, i es va gestionar, com ja he dit, la catàstrofe més important marítima que hi ha hagut a les Illes Balears en els últims temps.

Serveixi només de referència un fet que va passar a una altra comunitat, a Catalunya, la importància que té una emergència per a l'opinió pública; uns fets semblants que varen preocupar molt la societat catalana, va agafar al líder responsable d'això a una fotografia dels mitjans de comunicació ballant a una discoteca mentre es produïen uns fets que preocupaven tots els catalans. Amb això que he volgut apuntar dins un àmbit d'una altra comunitat autònoma, serveixi només de reflexió que la gestió que realitza un govern, un executiu, d'una catàstrofe marca o pot marcar d'una forma clara tot el procés d'una legislatura per part d'un nou govern. No serem nosaltres els que podrem fer ja una, pot haver aquí debat polític de si s'han fet les actuacions corresponents o no, però m'atreveria a dir que l'opinió pública de les Illes Balears, i molt especialment l'opinió pública d'Eivissa, fa una valoració positiva de les actuacions que hi ha hagut, no solament del Govern sinó del conjunt d'institucions i de la societat civil que hem participat en la gestió d'aquesta emergència. I per tant, podríem dir, com a conclusió d'aquest apartat que faig, que el Govern ha estat en un moment de transició en el seu lloc, per tant sigui bo el reconeixement que hi ha hagut, crec que això no representa una fotografia sinó la disposició i el dispositiu que es va veure per part dels nous líders polítics que hi havia a les Illes Balears, en representació del Govern, que varen mantenir immediatament, dirigits fins i tot pel president de les Illes Balears, la gestió d'aquesta emergència marítima.

Deia que crec que és important tenir en consideració la valoració que van realitzar els agents clars que marquen opinió pública i vull ressaltar, i així està recollida a les hemeroteques de les Illes Balears i molt especialment en els diaris d'Eivissa, l'opinió pública del sector econòmic, hotelers, també els sindicats, donant suport d'alguna forma l'actuació que dia a dia es realitzava. Crec que també convé ressaltar la importància d'una organització ecologista que no es casa amb ningú, com

es Greenpeace, la qual va fer una valoració d'una actuació exemplar de les actuacions que es feien en el tema del Don Pedro, en l'enfonsament del Don Pedro.

També ressaltar, com a tercer agent públic, l'actuació dels majoristes de viatges, els quals varen tenir una actuació en els mercats d'origen del sector turístic un doble missatge de tranquil·litat turística, i dir que les actuacions es feien d'una forma clara i que entenien que s'actuava d'una forma seriosa; haguessin pogut tenir una altra actuació, criticar l'actuació si s'hagués fet malament i fer un desviament de destí turístic.

I per una altra qüestió, també ressaltar en termes positius, l'acte de responsabilitat del dirigent polític més important del partit de l'oposició a nivell de l'Estat espanyol, Mariano Rajoy, qui va visitar l'illa d'Eivissa, va veure les actuacions que es realitzaven i va fer una valoració positiva, juntament després de tenir una reunió amb el sector hotelier d'Eivissa, fer una valoració positiva de les actuacions que es feien per part de totes les administracions.

Dit això, podríem dir, doncs, que hi va haver un ample consens polític i social que es va traslladar a l'opinió pública de com es va gestionar el tema del Don Pedro.

És evident que qualsevol actuació pot tenir deficiències, no en tenc dubtes, som el primer convençut que qualque error, probablement, hi va haver; però sí que també m'atreveixo a dir que del conjunt de les actuacions que avui vostès han exposat d'una forma detallada aquí és una actuació, podríem dir, més que satisfactòria de com es gestiona, en una situació de transició política, aquesta catàstrofe marítima que va sofrir la costa de la societat d'Eivissa.

Crec que també és d'agrair un aspecte que el Grup Parlamentari Socialista vol posar de rellevància i evidentment crec que a tots els eivissencs no els va passar en absolut per alt una altra qüestió: el mercat turístic és un mercat fràgil i a un moment determinat això hagués pogut tenir un element molt perillós en termes turístics cap a Eivissa; el compromís de la Conselleria de Turisme del Govern de les Illes Balears, i d'aquí també l'agraïment, de marcar un impuls de les zones afectades perquè el mercat turístic no se'n ressentís, i d'aquí ens consten les gestions que s'han realitzat per arribar a una promoció específica de la zona afectada, juntament amb Turespaña.

Per tant, crec que convé ressaltar, i aquí una altra felicitació, no només a vostès membres del Govern ni a la totalitat del Govern, sinó a la totalitat de les administracions públiques que han intervengut, que hem tengut clar que una catàstrofe, sigui del caire que sigui, ha de tenir una gestió positiva o potser negativa però el que no ha de tenir és un grau de partidisme polític que només miri altres interessos. Per tant, crec que hem de fer entre tots una valoració positiva. De totes maneres, m'atreveria, en nom del Grup Parlamentari Socialista, simplement a fer un últim apunt, que és que, probablement, després que es produeixen catàstrofes d'aquest tipus són uns bons moments per treure conclusions; tots els que sempre hem estat, d'una manera o altra, preocupats per temes d'aquesta qüestió de l'emergència, la fragilitat que pot suposar per a unes Illes Balears en el seu conjunt, li va tocar fa uns mesos a Eivissa, però pot tocar qualsevol punt de les Illes, per tant fer

una reflexió d'un llibre, d'un treball de quines són les deficiències i fer una reflexió profunda per millorar el sistema d'emergència que hi ha, i probablement tenim clar que un sistema d'emergència és compartit dins un Estat allà on les competències polítiques són compartides, però sí que seria bo que poguéssim veure el grau de millorar els sistemes de reacció, si hi ha els mitjans oportuns perquè una catàstrofe més important que la que va suposar la del Don Pedro si hi tindríem una capacitat de reacció. Perquè hi ha una pregunta que a tots ens queda, que és aquest fet succeït a Eivissa o a Mallorca o a Menorca o a Formentera, amb un grau més important, si per al grau de reacció tenim els instruments necessaris, i ho dic simplement a un nivell de reflexió, perquè sigui d'aquí dos anys o d'aquí vuit, governi qui governi, que entre tots contribuïm a tenir els millors instruments d'emergència per a les Illes Balears.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Costa. Ara té la paraula el representant del Grup Parlamentari Popular, el Sr. Font, per un temps màxim de deu minuts.

EL SR. FONT I BARCELÓ:

Gràcies, Sr. President. Senyors consellers, senyors alts càrrecs, senyores i senyors diputats, 140 dies després que hi hagués el desastre del Don Pedro compareix avui el Govern. Quasi quasi ens ha pogut contar la consellera d'Interior de què sopava i de què berenava el personal que feia feina allà i és evident que avui es constata que el Govern hagués pogut comparèixer, tal vegada en aquella possibilitat que va tenir d'un ple extraordinari, tal vegada en aquesta compareixença també sol·licitada i que la Mesa va denegar, en aquella compareixença també demanada a la Diputació Permanent, després es va demanar també per escrit la seva compareixença, a petició del Grup Popular, i al final compareixen vostès per la seva pròpia petició. Lògicament és legítim, però 140 dies després han comparegut.

El portaveu del PSIB-PSOE s'estava demanant ara, per si això torna passar a un altre moment, la capacitat de reacció. Jo el que sí puc constatar i ho sé cert és que si el govern hagués tengut un altre color la situació no hagués estat la mateixa, perquè segurament, com ha passat a altres indrets, quan ens ha tocat gestionar un problema d'aquesta, hi ha hagut partits que ens han posat madurs, literalment madurs. Crec que la responsabilitat per part del Partit Popular a Balears allà on és a les institucions, sigui en aquest Parlament o en els consells o en els ajuntaments, en el govern o a l'oposició, durant aquests 140 dies ha estat exemplar, fent costat la nostra presidenta directament al president, telefonant-lo per qualsevol qüestió que ens hagués de menester. Crec que no està bé que vostès, i ho dic en general, facin al·lusió al canvi de govern que els agafa en aquest moment i després dir que tot ha anat bé, perquè també el personal ha anat bé, no és ver? Jo crec que som els que som, és a dir, un conseller o una consellera quan entra nomena els directors o té els directors del govern anterior que surt, amb la qual cosa això ha funcionat, perquè supòs que

s'han fet per part de vostès tota una sèrie de feines i per part dels distints empleats les altres feines.

Nosaltres del que ens hem queixat és que molta d'aquesta informació que vostès tenien perfectament dia 1 de setembre, dia 15 d'agost, haguessin pogut anar informant aquest grup, aquesta cambra, que és on resideixen els representants de les Illes Balears, per tenir aquesta informació en aquesta situació de cooperació que hem tengut en tot moment i no fent males crítiques ni males declaracions en cap moment, pel tema lògicament econòmic que representa el turisme, ni tampoc cap crítica concreta a un director o a un conseller o consellera en aquest sentit, sinó que som ben conscients que vostès no són els culpables que el Don Pedro se n'hagi anat a fons, és a dir, aquesta qüestió la tenim claríssima. I també crec que l'empresa Iscomar, al llarg d'aquests quasi cinc mesos, menys deu dies, ha estat fent el que tocava, perquè no he sentit per part de ningú que es queixàs en aquest sentit.

Davant això i en lloc d'entrar ja a segons quines qüestions, que jo crec que tendrem la tranquil·litat de poder llegir l'hora i setze minuts d'intervenció dels dos consellers i, a partir d'aquí, tal vegada poder demanar coses més detallades o d'altres accions, nosaltres entrarem a formular una sèrie de preguntes.

Avui vull agrair moltíssim als consellers, especialment al conseller de Medi Ambient, que almenys s'hagi dit el que nosaltres pensàvem que passava, encara que sigui poca l'afecció, he pogut sentir que dia 12 de juliol, dins el parc natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera, el fuel, el gasoil va arribar; s'havia negat per activa i per passiva no tan sols pels distints representants del Govern, sinó també pel Govern central, fins i tot la Sra. Ministra, dient que no havia tengut entrada en cap moment dins el parc natural de Ses Salines. Que hagi entrat o no hagi entrat, saber-ho..., és per saber-ho i mirar el que s'hagi de fer. Analitzarem en profunditat les anàlisis que ha anat plantejant, però hi ha una sèrie de preguntes que volíem fer. I no tan sols farem preguntes que ens afecten a nosaltres, sinó d'altres grups que han demanat, que no s'ha tornat dir i volem saber si això es presentarà.

El GEM va denunciar fa pocs dies que encara no té els informes que el Ministeri de Medi Ambient havia fet sobre el tema de l'enfonsament del vaixell. Voldríem demanar si, a part dels informes que tenen vostès, si aquests informes que demanava el GEM a Eivissa a veure si els tenen.

Per altra part dia 16 d'agost es va plantejar fer un escull artificial com a reclam turístic, però els ecologistes del GEM i del GOB, Greenpeace, ADENA i Ecologistes en Acció, varen dir que no. És vera que aquest mateix dia o el dia següent Oceana es va desmarcar d'aquestes altres quatre agrupacions i va dir que podria ser sempre que les restes es deixassin ben descontaminades. Voldríem saber què en pensen, d'això. Ja sé que m'han dit que s'ha constituït la comissió, 26 d'octubre, però aquella comissió també -i als mitjans de comunicació consta- va acordar que al cap d'un mes donaria la informació de si es trauria o no el vaixell; el mes va passar fa dos dies.

La descontaminació per part del ministeri va dir que acabaria..., dia 5 de setembre la ministra de Medi Ambient va dir que acabaria a l'octubre, dins un mes, a finals d'octubre. S'ha donat per tancat, si no vaig equivocat, per la informació que jo tenia i que aquí s'ha confirmat, sobre dia 23 de novembre, fa cinc dies, o 22, hi ha un ball de xifres d'un dia o dos, s'ha donat per tancada la descontaminació, però vull entendre que és de la primera fase del que eren els vessaments. Seria important conèixer la segona fase de descontaminació, perquè encara hi ha contaminació -a veure si avui vendríem amb la idea que ja no n'hi ha-, a veure com serà. Ja no em preocupa tant el retard de la ministra, que va dir que seria a finals d'octubre, sinó la segona fase d'aquesta descontaminació on és.

S'han personat a causa judicial, que varen dir que es personaria el Govern?

També el conseller de Medi Ambient ha pogut explicar més o menys quin ha estat el cost que la seva conselleria ha tengut, aquests 289.000 euros. Vostès a una compareixença, que els dos consellers hi eren, amb el conseller de Presidència, el Sr. Moragues, es va dir que inicialment els costos que pensaven tenir eren de devers 300.000 euros, però en aquest moment, que és dia 11 de setembre, això, el conseller de Presidència, que va comparèixer amb el conseller d'Economia, la consellera d'Interior, el conseller de Turisme i el conseller de Medi Ambient, ja havíem arribat al milió d'euros. La nostra pregunta és que, a part d'aquests 289.000 euros, hi deu haver la part que la Conselleria d'Interior fa, i la pregunta és: hem llegit que vostès sol·licitaven 200.000 euros a la companyia Iscomar, que els havia d'aportar; és que no pensen reclamar tots els doblers a qui toca perquè això no costi cap duro, cap euro als ciutadans de les Illes Balears? És la nostra pregunta.

Bé, tornant al tema de treure el vaixell, Madrid va avisar -el Ministeri de Medi Ambient- que era molt complicat i arriscat treure el Don Pedro. El conseller Grimalt, que és aquí, per una altra part, i avui ens ho ha tornat a dir, que no havia afectat massa el parc, però nosaltres entenem que si és arriscat que el vaixell quedi allà..., nosaltres tenim una petita discrepància, nosaltres creim que el vaixell està ben al límit, però ben al límit del parc natural, aferrat, però aferrat, a allò que es diu parc natural. Clar, si es treu o no es treu, i la segona fase de descontaminació és importantíssima per saber si afectarà o no, hauríem de saber què pensen fer. El conseller va dir que ha afectat molt poc, però, clar, si el vaixell ha de quedar hauríem de parlar d'altre tipus de descontaminació, i no sols del que s'ha parlat fins ara, que és més fàcil de veure en aquests moments, el tema del fuel, del gasoil, dels olis que hi havia hidràulics, i aquestes coses. I són preguntes que ens agradaria que contestassin.

L'altra qüestió és que la ràpida actuació que hi va haver va fer de qualque manera que el desastre no fos major, i aquí hi ha una qüestió, aquí tenim decrets que la consellera d'Interior podia posar en marxa, com la Llei, també, 3/2006, de gestió d'emergències de les Illes Balears, com el decret 50/98, que ens parla del PLATERBAL, com també que ja tenia tot l'esborrany del Pla especial de contingències per contaminacions accidentals a les aigües marines de les Illes Balears, el Pla CAMBAL, que podia actuar. La nostra pregunta

és que estam parlant que són aigües interiors on hi ha el vaixell, són aigües interiors; jo entenc perfectament, com no poden, supòs, obviar, entenc perfectament quines són les competències de la Conselleria de Medi Ambient, però les competències del Govern balear en aigües interiors són totes, són totes, i una sèrie de qüestions que ja hem demanat altres vegades: el PLATERBAL s'ha dit qualque vegada que nosaltres ho vàrem deixar tot sense..., que no hi havia res. Hi havia pla o no hi havia pla? Dimecres dia 11 no s'activa, divendres dia 13 s'activa. Jo crec que hi havia les coses per fer-se. Davant tot el que tenien vostès, encara avui consideren que no estaven preparats per poder actuar? Seria important conèixer-ho.

Després voldríem saber..., avui ens ha contactat el conseller de Medi Ambient que hi ha un informe que ha fet avui mateix la directora del parc, la Sra. Paula (...), però ens agradaria conèixer, i hem sol·licitat documentació, si hi ha hagut informes intermedis durant tot aquest tema, que són els que ens hagués agradat conèixer. Per això nosaltres sol·licitàvem que en el mes d'agost o de setembre es pogués informar, només per continuar amb la mateixa col·laboració i responsabilitat amb què hem actuat. A part d'aquest que avui ens ha donat a conèixer el conseller, si n'hi ha d'altres intermedis, però coneixent la directora del parc segur que n'ha fets, és a dir, n'estic convençut.

Per l'altra, no hem parlat avui aquí en aquesta compareixença de si l'accident es va produir per una errada humana o no. Els sindicats han dit que no ha estat per una errada humana però, clar, els que estan gestionant aquesta crisi són el Govern i el Govern central. Va ser una errada humana o no? Seria important que ho sapiguéssim.

Després l'altra qüestió, els residus perillosos que la consellera d'Interior intentava minimitzar el que poden ser les bateries dels cotxes o els filtres de l'aire; això són residus perillosos, però vaja, en majúscules, sense cap discussió; és a dir, tot el que es descontamina a un centre de descontaminació de vehicles d'un cotxe són perillosos. Aquests perillosos s'han tret, he volgut entendre avui que les bateries i els filtres són a fora; crec que és important, però el que no s'ha d'escapar a ningú és que allò que és el líquid de les bateries no ha sortit, s'ha esfumat, és a dir, el líquid de les bateries va dins unes bateries que no estan hermèticament tancades, és a dir, fan els filtres, són uns contenidors, es fiquen dins un vaixell i s'envien a un centre (...), i el que sabem és que el líquid s'ha mesclat amb tota l'aigua i s'ha mogut. És vera que les carcasses de les bateries jo vull entendre que avui la consellera ens diu que han sortit, però aquest perillós és un perillós que s'ha pogut recollir amb les barreres que hi havia voltant-voltant, que han fet una feina extraordinària aquestes barreres, o s'han pogut recollir també amb els vaixells, tant els Pelicans com els Virots que hi havia per allà. Bé, però que no es digui que les bateries ja s'han recollides i no hi ha problema; el líquid de les bateries i els filtres, el líquid que hi havia a dins, que es duen a un lloc per valorar, per destruir o per reciclar, aquest líquid és un líquid que ha nedat dins la mar. Ho dic perquè les bateries ara s'ha dit que han sortit, molt bé.

Davant això, d'aquests perillosos, si el vaixell ha de quedar en aquest lloc, si és l'opció que queda, aquí hi ha tot un tema de contaminació perillós que té el vaixell. Jo no vull entrar aquí a recordar tot el trull del vaixell de Calvià per fer un escull que s'havia de dur a un lloc a Estats Units on es descontaminen fins i tot els caragols; no hi vull entrar, en això, perquè hi havia un temps que aquí hi havia grups polítics que avui potser, d'aquí a un mes o dos -no tots els grups, eh?- d'aquí a un mes o dos defensaran que ha de quedar el vaixell i abans deien que de cap manera perquè matava. Ara el d'allà no matarà perquè, clar, com que els ha passat a vostès segurament no és el mateix. Amb la qual cosa la pintura d'aquest vaixell, les gomes d'aquest vaixell, el PVC d'aquest vaixell..., això, ho pensen llevar o no?, perquè si no ho pensen llevar nosaltres no estam d'acord que el vaixell quedi allà i no hem de menester un mes per pensar-ho. Jo entenc perfectament que vostès a la comissió, que tenen la responsabilitat, prenguin la determinació de si el treuen o no, i quan tinguin aquesta determinació hi haurà els informes tècnics i ens ho podran contar, però si el vaixell ha de quedar, tots aquests altres perillosos que queden, que s'aniran degradant aferrat al parc natural de Ses Salines, també s'han de llevar, també s'han de llevar.

Per altra part -i vaig acabant, Sr. President, i li agraeisc la seva benevolència- hem volgut entendre avui que no ha afectat la reserva de pesca perquè, clar, tenim el parc natural i una reserva de pesca; hem volgut entendre que no ha afectat la reserva de pesca, i que els controls del parc natural pareix que donen indicatius positius. És evident que les corrents marines han pogut dur les coses cap aquí i cap allà i no lleva que és vera que s'han llevat moltes coses. Voldríem demanar, i acab..., allò de l'errada humana els ho he demanat..., ah, sí!, les tones d'arena agafada amb els carburants que hi havia a dins i tot això, on han estat depositades? Les empreses que ho retiraven, eren empreses autoritzades? Les bateries i els filtres on han estat depositats? Les empreses que ho han duit, són autoritzades?

Aqueixes són moltes de les qüestions que tenim i com que no tenc més temps, m'he passat fins i tot de 5 minuts i ho vull agrair al president, ens queden en l'aire. És evident que la compareixença nosaltres continuam dient que ha arribat tard, és una llàstima que amb aquesta bona voluntat de no voler fer sang en aquest assumpte perquè és important per a tots no s'hagi pogut fer molt més prest. Aquestes preguntes són unes de les queden, a la rèplica potser en faré dues més, i després anirem presentant qualque iniciativa per, en tot cas, ajudar-los i en cap moment enfonsar-los en una qüestió que ens afecta a tots.

Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Font. Bé, i ara tenen la paraula els dos consellers indistintament, segons els sembli.

LA SRA. CONSELLERA D'INTERIOR (María Ángeles Leciñena i Esteban):

Gracias, Sr. Presidente. En primer lugar agradecer a los portavoces de todos los grupos parlamentarios su participación,

inclusive sus preguntas, que nos pueden ayudar pues a dar más datos sobre las actividades que llevamos a cabo. Si hay alguna que me deje, que han sido muchas, pues si acaso más adelante la podré contestar.

Respecto a la Sra. Suárez yo sí que estoy de acuerdo con ella, y alguna vez también le contesto al Sr. Font, que..., bueno, mi comparecencia, a parte de que la había pedido el Grupo Parlamentario Popular, yo también la había pedido voluntariamente, y ya sabe, Sr. Font, que la había pedido hace tiempo, como reconoció el otro día cuando me hizo una pregunta, y estoy al servicio de esta comisión; imagino que he venido a comparecer en la fecha que se me ha indicado, no he rechazado ninguna fecha, pero sí que creo que nos ha permitido, por lo menos, hablar de todas las cuestiones relacionadas con el hundimiento del barco cuando ya está el tema bastante cerrado. Lo que queda es ver qué se hace con el barco, que ahora lo hablaremos, y entonces sí que nos permite hacer una relación mejor de todos los hechos que se han llevado a cabo de una manera finalista.

De todas maneras yo también quiero destacar que si es cierto, como le dije el otro día, que esta comparecencia tiene lugar cuatro meses después de que pasara, también es cierto que no he tenido ninguna solicitud de ninguna pregunta escrita, ninguna solicitud de ninguna documentación por escrito, y tan solo fue la pregunta de la semana pasada cuando ya se sabía cuando iba yo a comparecer. Pero bueno, en cualquier caso, como digo, yo no he tenido ningún problema en haber venido aquí, porque para mí hablar del hundimiento del Don Pedro, he aprendido mucho con el Don Pedro y en ningún caso para mí ha sido ningún marrón.

En cuanto el seguimiento del tema, pues decir que actualmente se está siguiendo el tema, como no; de hecho nosotros hemos tenido el PLATERBAL hasta hace pocos días, aunque sea en un nivel cero del plan, porque he querido llevarlo personalmente hasta los últimos días, llevarlo personalmente y preocuparme por el tema. Decir que en estos momentos se sigue haciendo por parte de Salvamento Marítimo, una embarcación de Salvamento Marítimo está realizando una sobrenavegación regular del pecio por detectar si pudiera haber algún pequeño afloramiento, que siempre sería mucho menor que un sentinazo. Hay que recordar que la contaminación cero, como dirían los técnicos, no existe y, de hecho, se pretende volver a hacer una revisión en unos próximos meses, porque desde luego en cualquier caso ese barco tiene que seguir estando controlado. La zona sigue estando excluida de la navegación por parte de Capitanía Marítima, y por supuesto no se va a permitir ningún tipo de buceo en la zona.

Y desde el Ministerio de Medio Ambiente, ya como ha dicho el conseller de Medio Ambiente, se nos convocó a esa primera reunión y se está a la espera de que se haga una reunión que se anunció para finales de este mes de noviembre, y esta comisión se reunirá cuando los técnicos que están trabajando sobre el informe, los técnicos expertos coordinados por el Instituto Nacional de Oceanografía, tengan ese informe sobre el que podamos basarnos en la reunión, una reunión que será en Ibiza, no sé si podrá ser una reunión o habrá varias, en la que no solamente habrá participación del Ministerio de

Medio Ambiente y de Fomento, sino que habrá también participación de instituciones autonómicas y locales, y también participación de la sociedad a través de organismos no gubernamentales que trabajan el tema medio ambiente, organismos que por supuesto podrán venir con sus propios informes técnicos. De lo que se trata al final es de, entre todos, aunque la responsabilidad caerá al final en el Ministerio de Medio Ambiente, de lo que se trata es, entre todos, de tomar la decisión más adecuada respecto al barco, al destino del barco, siempre y exclusivamente desde el punto de vista de criterios medioambientales, no desde otro tipo de criterios.

En cuanto a si había recursos suficientes o no, bueno, pues sí es verdad que, como decía el Sr. Font, pues está el PLATERBAL, está..., que no deja de ser un marco normativo muy general, el PLATERBAL, el Plan Territorial de les Illes Balears, es un plan que ya tiene unos años, es un plan que hay que actualizarlo, revisarlo y casi probablemente necesitará una nueva redacción, pero sí que había un borrador no finalista, el CAMBAL, no finalista, y por supuesto no aprobado porque no está finalizado. Es un borrador que no está aprobado y que no se puede aplicar. De todas maneras lo que ha sucedido no servirá como un simulacro para ver exactamente, corregir posibles carencias que tenga este borrador, porque siempre de cualquier emergencia hay que sacar un aprendizaje y nos tiene que ayudar para mejorar.

En cuanto a recursos humanos el Consell de Ibiza no es mi competencia. Yo lo que sí dentro de las competencias de mi conselleria y concretamente la Direcció General de Emergencies, los recursos humanos que teníamos es un técnico de emergencias y dos agentes de emergencias, a parte de voluntariado de protección civil, pero hay que recordar que los sucesos fueron en una época del año, en julio, donde toda la población trabaja de manera muy activa y que por supuesto los voluntarios no pudieron participar todo lo que ellos hubieran querido. Por lo tanto creo que las emergencias no hay que basarlas solamente en el trabajo de los voluntarios, creo que hay que basarlas en el trabajo del personal. Dentro de todo esto queremos, progresivamente en estos cuatro años, que todas las islas tengan más personal, porque lo que tenemos previsto es hacer pequeños centros de emergencia para dar esa primera respuesta. No podemos hacer unos grandes centros de emergencia en cada isla pero sí mejorar las condiciones para responder ante cualquier tipo de emergencia.

En cuanto a recursos materiales ya vemos que lo que era la infraestructura, porque el puesto de mando avanzado se constituyó desde el primer día, sí que tuvimos que traerla desde Palma y ya se va a quedar en Ibiza; en Menorca tienen, aquí en Mallorca también hay, aunque, ya digo, el no tener lo que es la infraestructura no significó que no estuviera montado el puesto de mando avanzado ni que el personal no pudiera hacer sus actuaciones. Lo que sí concretamente en el caso éste de lo que no disponíamos es de barreras para evitar que la contaminación llegara a las playas; tenemos que agradecer a dos empresas privadas de Ibiza, a CLH y a Spinifer, que nos prestaran el stock de que disponían. Eso nos permitió el primer día en Ibiza disponer de 2.000 metros de barrera. Sí que es cierto que las primeras barreras eran más que nada barreras de contención, por eso he explicado, aunque haya sido -me excuso- en algunos momentos la exposición técnica, pero para que entendieran un

poco qué tipo de contaminación hemos tenido, porque según el tipo de contaminación unas barreras u otras no han hecho el mismo efecto. Las barreras de contención en este caso no servían mucho porque se trataba de unos sedimentos muy volátiles, muy superficiales, capas finas que a nada que había oleaje superaban las barreras de contención; por esto las que más nos han servido han sido las barreras absorbentes.

Entonces, como digo, estas barreras nos han servido. La prontitud, que hemos tenido críticas en esto, en la respuesta estuvieron en el primer día, como decía, gracias a estas dos empresas privadas, pero luego ya el día 13 se recibieron 4.725 más metros de barrera de otros sitios y continuamente fuimos recibiendo hasta completar los 30.000. Hay que decir, porque hay quien lo ha comentado, no recuerdo ahora, que las barreras de absorción que hemos utilizado han sido de dos tipos: unas a base de fibras naturales de algodón y otras de fibras sintéticas de polipropileno, pero lo consultamos con los técnicos y nos dijeron que aunque se rompieran éstas eran barreras bioseguras y sin ningún impacto medioambiental. Yo no soy técnica, pero me atengo. Sí que es cierto que debido al temporal que hemos tenido durante todos estos trabajos, especialmente en el mes de agosto, se rompieron, hubo que reponer muchas, y en zonas de difícil acceso todavía hay algún resto. Este resto hay que retirarlo, por supuesto, pero somos conscientes todos del mal tiempo que nos ha hecho, de las tempestades que hemos tenido, y lo difícil que ha sido acometerlo, y además se ha centrado todo el trabajo en lo que es luchar contra la contaminación de otras sustancias que eran más peligrosas.

Para no irme del tema, disponemos ya de barreras nuevas en Ibiza, disponemos de barreras nuevas en Mallorca i para Menorca estamos solamente pendientes de tener un almacén para distribuirlas, de tal manera que, esperemos que no, pero si hay cualquier tipo de accidente hay que recordar que estamos en una comunidad autónoma que nuestra geografía es que tenemos mucho tránsito marítimo, que si hay cualquier tipo de incidente por lo menos tener, a parte de lo que puedan prestarnos las empresas privadas, como ha sido el caso de Ibiza, tener, disponer de unos elementos propios.

En cuanto al plan de emergencias de ámbito insular de Ibiza, decir que en estos momentos no hay. En la primera visita que hicimos todo el equipo de la Conselleria de Interior a Ibiza, en la primera reunión que tuvimos con el presidente del consell insular, es uno de los temas que ya tratamos y se está redactando un convenio para que desde la Direcció General de Emergencies se dé soporte para que el consell tenga este plan de autoprotección.

Respecto... Bueno, agradecer al Sr. Costa la valoración del trabajo que se ha hecho desde las distintas consellerias. Decir que este trabajo se ha hecho gracias al trabajo y a la profesionalidad de los técnicos que nos hemos encontrado en las conselleria, y también a la coordinación de todos estos equipos que han intervenido.

En las conclusiones, pues sí que tenemos previsto, porque siempre hay que mejorar de todas las situaciones de emergencias, como decía, pues tenemos previsto, a este CAMBAL al que me refería antes, revisarlo, con la experiencia que hemos adquirido modificarlo en lo que precise y llevarlo

para su..., someterlo a los trámites necesarios para su aprobación y que esté en activo. También, como decía, queremos adecuar los recursos humanos; hemos empezado por Menorca, que era la isla más discriminada en cuanto a recursos humanos, solamente disponían de un técnico de emergencia, hemos contratado a dos personas más, una ya se ha incorporado y otra se incorpora próximamente; los recursos materiales ya los he dicho, y sobre todo lo que también queremos es fomentar la formación para afrontar este tipo de accidentes, a parte de otro tipo de formación de cara a estar preparados para cualquier tipos de emergencias. De hecho, en colaboración con CEPRECO y con personal de la Dirección General de Emergencias, se hizo hace un par de semanas un curso en Ibiza para cómo afrontar, con qué técnicas afrontar este tipo de contaminación, que requiere de unas técnicas especiales y que permitió que voluntarios sin formación previa los tuvimos que rechazar si no era para labores logísticas porque, como se vio, no se puede acometer la limpieza de las playas de cualquier manera, (...) con técnica. Cito este curso, que fue para formar a formadores, y dado el éxito y la demanda que tenemos el próximo año seguirá existiendo este tipo de formación, ya digo, entre otro tipo de formación que se va a hacer de cara a estar preparados para cualquier tipo de emergencias.

En cuanto a algunas cuestiones que me ha dicho el Sr. Font, bueno, alguna crítica sí que hemos tenido del Partido Popular. Yo creo que además es normal dentro lo que es el juego parlamentario. Decirnos "poco, tarde y mal", algo he oído, por lo menos en prensa, pero de todas maneras yo creo que con todo lo que hemos demostrado aquí, poco no se ha hecho, éste es el dossier de prensa, comunicaciones de prensa hemos tenido..., con la prensa hemos tenido mañana y tarde, a pie de playa, en el Consell Insular de Ibiza, en la dirección insular de la Administración General del Estado... No se ha restringido la documentación a nadie, la hemos dado según la hemos tenido; sí que es cierto que en algunos momentos ha habido algún desfase con unas cifras que estaban declaradas y con lo que nos hemos ido encontrando.

Yo la verdad es que este desfase, si hubiera seguido teniendo en el consejo de administración de GEIBSA, de la empresa que gestiona las emergencias, hubiera tenido a Iscomar, que es la naviera del barco, si hubiera tenido a Iscomar en el consejo de dirección de GEIBSA pues a lo mejor hubiera contado con una información especial que no tuve en su día y a lo mejor (...). ¿Que por qué? Yo no sé por qué Iscomar estaba en el consejo de administración de una empresa pública donde todos sus miembros son miembros, están en función de su pertenencia a empresas públicas de la comunidad autónoma, de las consellerías de Interior. No entiendo cómo se tuvo que hacer una sesión, una junta el día 28 de octubre de 2005, simplemente para que el Sr. Francisco Rotger Covas estuviera como vocal en este consejo de administración en nombre de Iscomar. Probablemente si yo lo hubiera seguido teniendo, igual hubiera tenido más información y no hubiera tenido este desfase con algunas cifras que he dado.

En cuanto a entrada en el parque, las declaraciones que se hicieron por supuesto en las aguas había, en las aguas del parque había, lo que cuando se hicieron estas declaraciones la costa de Ses Salines no estaba afectada, cuando se hicieron las declaraciones.

En cuanto a los informes de medio ambiente ya he dicho que estamos esperándolos, el posicionamiento también. La finalización de octubre, que decía, de la ministra de Medio Ambiente, la ministra de Medio Ambiente sí que es cierto que se refirió a la finalización de las tareas de descontaminación a final de octubre; de hecho a final de octubre se finalizó la primera fase. Como he dicho en una explicación anterior los primeros días de noviembre lo que se hizo fue llevar adelante las labores de inspección por parte de los buzos de Salvamento Marítimo para ver si con el plan de inspección que se había hecho..., si los líquidos contaminantes estaban todos extraídos. Se hizo un informe favorable por parte de estos buzos de Salvamento Marítimo, por lo que se dio por finalizada el día 6 de noviembre la primera fase. Del 6 de noviembre hasta el día 21 se estuvo trabajando con la segunda y con la tercera fases; por lo tanto están terminadas todas las fases de ese plan de descontaminación que se había firmado entre la empresa (...) y el Ministerio de Fomento.

En cuanto a coste, son ciertas las cifras que se dieron en la comparencia que hicimos conjuntamente varios consellers en la Conselleria de Presidencia, que el gasto iba a estar en torno a 1 millón de euros. El coste que nosotros tenemos desde la Conselleria de Interior aproximadamente es de 450.000 euros. El coste unido al coste que ha tenido la Conselleria de Medio Ambiente y alguna otra conselleria que esté involucrada, como puede ser Turismo y otras consellerías, pues se estima que estará en torno a la cantidad que adelantamos, y eso que todavía no habíamos terminado todos los trabajos. Por supuesto que el Govern ser persona y por supuesto que estas cantidades se reclamarán a la empresa aseguradora del barco, como no podía ser de otra manera.

Y, bueno, las baterías, concretamente -creo que es de las últimas cosas que me quedan-, las baterías primero decir que estaban en compartimentos estancos; decir que lo que consta en el informe oficial declarado por Iscomar es que no tenían líquidos, y en cualquier caso estaban clasificadas como material potencialmente peligroso. Por lo tanto nosotros teníamos claro que había que sacarlas, pero entre el combustible y las baterías la contaminación era mucho mayor por el combustible que por las baterías; por eso el combustible estaba en la primera fase y las baterías estaban en la segunda, y se ha sacado todo, ya, como he dicho.

Por lo tanto, ya digo, se han priorizado las acciones (...) contaminación, y también las acciones han estado por lo que se podía acometer, lo que es la pintura del barco y otras cuestiones, eran cuestiones que desde luego si el barco no está fuera, de momento no se puede quitar la pintura del barco ni otras cosas que son inherentes al barco. Las acciones que se pueden hacer son las que tocan. De todas maneras no es competencia del Govern estas actuaciones en el barco, pero sí vamos a estar vigilantes de lo que pasa. Como digo, estamos pendientes de lo que digan los técnicos en la próxima reunión.

Y bueno, todo lo que se ha sacado, arenas y otro tipo de contaminantes como decía del propio barco, maderas, etcétera, en la exposición que he hecho del puesto de mando avanzado y de la distribución de las zonas, he mencionado, yo sé que ha sido un poco a lo mejor largo y técnico, pero ya he mencionado que había una zona concreta habilitada para que se dispusieran

los residuos contaminantes hasta que la empresa que gestiona los residuos, el conseller de Medio Ambiente lo podrá ampliar, lo retiraba.

Gracias.

EL SR. CONSELLER DE MEDI AMBIENT (Miquel Àngel Grimalt i Vert):

En relació amb les qüestions plantejades per la Sra. Suárez, dir-li que sí, efectivament continuarem vigilants i a més a més, continuarem vigilants perquè la informació que tenim en aquests moments és la que és, però no sabem què pot passar al llarg dels pròxims mesos, amb restes que poguessin haver quedat dipositades en el fons marins. Sembla que no n'hi ha, per la informació que tenim en aquests moments. Però evidentment, la certesa absoluta no la tenim i hem de continuar vigilants, a part que també hem de continuar vigilants perquè el vaixell continua allà baix i pareix ser que el vaixell està pràcticament en un 90 i busques per cent descontaminat, però continua tenint un risc que hem de vigilar.

En relació amb la reflotació que ha sortit a la seva intervenció i a la del Sr. Font, manifestar que bé, aquesta decisió la prendrà el ministeri, entre altres coses perquè la Conselleria de Medi Ambient no té ni tècnics adequats, ni mitjans per avaluar una decisió d'aquestes. A nosaltres, d'entrada preferim per seguretat que el vaixell es refloti, això supòs que ho comprendrà. Però també sabem que aquesta operació de reflotació, sent un vaixell vell i sembla ser que en mal estat, és una operació que entranya uns riscos de tot tipus, però també mediambientals. Però això no ens atrevim a assegurar en un 100% que és la millor opció. Ara, si és viable treure el vaixell sense que es rompi i sense que tenguim uns impactes ambientals i uns riscos molt importants, evidentment preferim que el vaixell surti de fora. Ara, com que no sabem què pot passar durant l'operació, sí que acatarem la decisió que prengui el Ministeri de Medi Ambient, sobretot tenint en compte que des del ministeri s'han compromès, ens han assegurat, que la decisió es prendrà en base exclusivament a criteris mediambientals i tècnics i no en base a qüestions més estrictament econòmiques. Per tant, confiam en el benentès que la decisió es prengui efectivament, en base a criteris tècnics. Confiam que el ministeri prendrà la millor decisió.

En relació amb els riscos laborals. Evidentment qui vigilava la seguretat i les mesures adequades pel que fa als recursos humans dels vaixells eren els contractistes de les embarcacions. Però per la informació que tenim sí que es varen prendre les mesures adequades. Evidentment, varen fer més hores de les que el conveni deu marcar, però creiem que era una situació extraordinària. I en qualsevol agrair aquest esforç que es va fer.

En relació amb els problemes trobats. Efectivament, qualsevol crisi d'aquest tipus permet detectar mancances i errors del quals se n'ha d'aprendre. Nosaltres en vàrem trobar uns quants. Per exemple i per posar només un exemple i tal vegada no dels més greus, però demostren que hi havia coses que s'havien de millorar i que n'hem de prendre nota. Quan es varen haver de fer les analítiques dels hidrocarburs, el director general de Biodiversitat va tenir serioses dificultats per trobar recipients adequats per agafar les mostres i dur-les a la

universitat sense que el recipient alterés el resultat de la mostra, perquè clar, estam xerrant d'analítiques d'un alt grau d'especialització i aquests recipients es varen haver de dur de la península. Seria bo que a les Illes Balears tenguessin l'instrumental adequat per no haver d'anar encalçar quan tens una crisi a fora de les Illes Balears per trobar aquest tipus d'utensilis.

Després i ja per explicar la tardança en la compareixença. Bé, jo la informació que tenc és que la sol·licitud de compareixença va entrar en el Parlament dia 10 de setembre i de llavors ençà fins a aquest moment pareix que..., sé que havia de ser una altra data, després hi va haver problemes amb la data que s'havia posat. Però en qualsevol cas crec que per part dels dos consellers la voluntat era d'explicar les coses, això sí en el moment en què es tenia informació. En qualsevol cas, el cert és que dia 10 de setembre molts de resultats de les analítiques que he pogut explicar avui no les tenia. Per tant, moltes coses que avui s'han pogut explicar, per ventura dia 10 de setembre no s'haguessin pogut explicar. Però en qualsevol cas va ser la data en què es va sol·licitar.

En relació amb si feim comptes demanar a l'empresa que ens..., és a dir, recuperar tots els costos que hem tengut, evidentment. Com a mínim per part de la Conselleria de Medi Ambient, segur que els directes els demanarem i també intentarem cobrar tots aquests costos indirectes, tot i que efectivament les avionetes i els vaixells si no haguessin fet feina amb això, haguessin fet feina amb una altra cosa. Però el cert és que varen haver de desatendre unes altres necessitats. Per tant, intentarem recuperar tots els costos que haguem tengut.

En relació amb la ubicació del vaixell Sr. Font, jo crec que és irrellevant que estigui dins a fora, per pocs metres, perquè és evident que està en un lloc molt delicat. Ara, en els mapes que em passen, el vaixell està just a fora. És irrellevant, el cert és que està a un lloc molt delicat, està a les portes del parc i que per això preferíem que aquest vaixell acabés fora. Ara, som conscients que l'operació de reflotació, en les condicions en què està el vaixell, també té els seus riscos i preferim que sigui el ministeri el que ho valori.

Després, en relació amb els efectes a llarg termini. Jo crec que en les qüestions ambientals i més quan estam parlant de casos d'aquests ha d'imperar la prudència. És a dir, jo li he donat les dades que tenim en aquests moments i en aquests moments sembla ser que efectes importants damunt el medi ambient no n'hi ha hagut. Ara, no sabem..., no tenim tota la informació, en tenim molta ja, tenim resultats d'analítiques, tenim molta informació, però tampoc no sabem què pot passar els pròxims mesos, no sabem a la llarga si podem detectar coses que en aquests moments desconeixem.

En relació amb els residus, li he de dir per la informació que tenim, TRAGSA, l'empresa contractada per Salvamento, duia l'arena tacada a les instal·lacions de Servmar i pel que ens informen després seguia el procediment adequat. Això és la informació que ens han facilitat, tot i que evidentment no era la Conselleria de Medi Ambient que feia aquesta retirada.

I en principi..., no sé si em deix massa més coses.

LA SRA. CONSELLERA D'INTERIOR (Maria Ángeles Leciñena i Esteban):

Puedo ampliar un dato. Sobre la prevención de lo que eran los riesgos laborales, que preguntaba la Sra. Suárez. Yo sí tengo constancia porque era uno de los objetivos prioritarios, el garantizar la seguridad y la salud del personal que intervenía, tanto profesional como el voluntariado. Entonces se realizaron continuos controles y supervisiones, tanto por parte del responsable de salud laboral, como técnicos especialistas de TRAGSA, así como también de los propios sindicatos de trabajadores que estuvieron presentes para ver los equipos de primera intervención que llevaban y también para ver las mascarillas que se habían distribuido. Las mascarillas que se distribuyeron, concretamente había algunas distribuidas por TRAGSA, concretamente fueron 1.823 y otras que las distribuimos directamente desde Emergencias de la Conselleria de Interior del Govern balear. Estas mascarillas están todas homologadas, tenían un filtro de fibra absorbente para gases y vapores orgánicos. Y como digo, en los controles que se han hecho no se ha detectado ninguna complicación. Gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, senyors consellers. Atès que la Sra. Suárez i el Sr. Costa no volen intervenir, tindrà la paraula el Sr. Font per un temps màxim de 5 minuts.

EL SR. FONT I BARCELÓ:

Gràcies, Sr. President, senyores i senyors diputats, senyors consellers. Molt breument, jo crec que avui confirmam que la contaminació petita o grossa va arribar al Parc Natural de Ses Salines d'Eivissa i Formentera i jo crec que això és una bona notícia que almenys se sàpiga. No podem confirmar si hi va haver una errada humana o no, encara. I jo confirm de qualque manera que maldament hagi acabat allò que són les fases que hi havia entre Fiser, no sé si diu així o no, i Foment, eren les fases de descontaminació dels hidrocarburs i aquestes coses que es podien extreure, com les bateries. El que també confirmam des del grup és que queda una part de descontaminació del vaixell, el que és el vaixell, ara ja no tenim líquids, no tenim bateries i no tenim filtres. Ens queda descontaminar el vaixell. Estigui dins, al costat o a fora seguim tenint un element altament contaminant al costat d'un parc natural com és el de Ses Salines d'Eivissa i Formentera. Entenem perfectament aquesta comissió que ha de mirar i a ells els pertoca, sense cap dubte, prendre una decisió, però és de les coses que nosaltres volem estar devora.

Res més a dir. Només volia fer una petita contestació. Jo no he volgut entrar massa en tema polític, com han vist, però la consellera d'Interior al final m'estirarà de la llengua. Miri, comparèixer o no comparèixer, no és que li haguem de dir, jo he estat allà on està vostè i és una qüestió de voluntat i si no te convoquen renou. És veritat que ha dit vostè, amb la premsa *mañana y tarde y con nosotros, después de 140 días, 2 horas y 20 minutos, consejera, éste es su talante. Yo no le hubiese dicho esto, si usted antes no me hubiese dicho antes lo de la pregunta.*

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Font. Tenen la paraula els consellers, si desitgen puntualitzar algunes coses.

LA SRA. CONSELLERA D'INTERIOR (Maria Ángeles Leciñena i Esteban):

Gracias, Sr. Presidente. Por un lado, en cuanto a la causa, podría ser un fallo humano, pero no se puede determinar porque todavía no está finalizada la fase de investigación y no toca tampoco a esta conselleria determinarlo.

En cuanto a las fases de descontaminación, por supuesto que las fases de descontaminación, el Plan de descontaminación ha afectado el interior, a lo que es el barco en sí. La decisión que toca ahora es qué hay que hacer con el barco y decidirlo.

Y en cuanto a obstruir, parece ser que, bueno, usted solamente ha venido una vez a Ibiza. No sé si es de los que piensan que la comunidad autónoma es Mallorca y poco más. Yo la verdad es que le puedo decir que bueno, las críticas siempre las voy a aceptar, solamente me he referido a muchas críticas que ha dicho usted a través de los medios y representantes del Partido Popular a través de los medios. Yo creo que estamos aquí para debatir y simplemente es poner... No les he dicho nada que ustedes no nos hayan dicho. Yo estoy contenta que no se haga con las emergencias partidismo, porque creo que no toca. Le agradezco el tono que ha empleado y si ha habido alguna cosa de mi intervención que no la haya encontrado con el tono adecuado, le pido disculpas. Pero el contenido es cierto.

Muchas gracias. Agradecer una vez más, ahora que desde la Conselleria de Interior podemos decir que de alguna manera hemos finalizado el trabajo, aunque vamos a formar parte de esta comisión que queda para decidir qué se hace con el barco. Agradecer a todo el mundo, a todas las instituciones y a todos los técnicos y profesionales que han trabajado, ha sido un trabajo muy duro, día y noche, especialmente los buzos que han tenido que trabajar a una profundidad que ha sido muy difícil ese trabajo. Dar las gracias a todos los portavoces de los grupos parlamentarios por escucharnos y por las preguntas.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Bé, ens queda només agrair la presència dels consellers i alts càrrecs que els acompanyen.

I abans d'aixecar la sessió, dir-los que el pròxim dia 5 no hi haurà Comissió d'Ordenació del Territori. Sr. Huguet, falta el vicepresident, no m'ho faci dir, i el secretari, i la Mesa no la podem fer el Sr. Lliteras i jo.

Gràcies. S'aixeca la sessió.



DIARI DE SESSIONS

DEL

PARLAMENT

DE LES

ILLES BALEARS

Redacció i Administració
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS
C/ Palau Reial, 8
07001 PALMA

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma