

I. DISPOSICIÓNS XERAIS

PRESIDENCIA

Lei 5/2010, do 23 de xuño, de fomento do sector naval de Galicia.

Exposición de motivos

O sector marítimo está constituído polas compañías navieiras que prestan servizos de transporte marítimo, polos armadores de pesca e polas súas industrias de procesamento e manipulación de peixe, pola industria da construción, transformación e reparación naval de barcos e unidades *offshore*, polos equipos e servizos portuarios, pola industria da construción de embarcacións deportivas, de lecer e de competición e pola industria auxiliar dedicada á fabricación de bens de equipo, compoñentes, conxuntos e servizos demandados polas compañías navieiras, armadores de pesca, estaleiros, portos, cultivos e explotacións pesqueiras e polas empresas de acuicultura. É un sector fundamental que determinou historicamente a evolución da economía galega. Foi a orixe dos focos máis importantes da súa actividade industrial, e segue a ser determinante para o mantemento das poboacións costeiras e para o desenvolvemento das áreas urbanas máis importantes e desenvolvidas do país. Dentro do sector marítimo galego, a construción e a reparación navais teñen un rol fundamental, polo que existe un gran consenso no país sobre a súa cualificación como sector estratéxico.

A reconversión, entendida como puro recorte da capacidade de produción, foi especialmente dura, arbitraria e inxusta coa construción naval galega, nomeadamente con Astano. De nada serviron a resistencia dos traballadores nin as argumentacións emitidas desde os sindicatos e desde a propia Xunta de Galicia. Uns e outros expuxéronlle ao Goberno central que Astano non debería ser a vítima propiciatoria do axuste, que, se ben a Unión Europea obrigaba a reducir capacidade, non apuntaba a ningún estaleiro en particular e que, entre os grandes estaleiros españois, era o que tiña unha maior experiencia exportadora, o que construíra e botara os meirandes barcos do mundo desde grada e o que ofrecía un mellor balance produtivo nos anos anteriores ao axuste. Era o único estaleiro español que construíra un buque de transporte de gases licuados, o primeiro en operar con éxito na tecnoloxía *offshore* e o que reducira máis o seu cadro de persoal entre 1975 e 1984.

O estaleiro de Perlío (Fene) foi sometido a un durísimo plan de axuste, que comezou por diluír, primeiro, e facer desaparecer progresivamente, despois, a súa personalidade empresarial dentro do conglomerado da División da Construción Naval do INI (antigos Estaleiros Españois), no que os seus principais competidores (La Naval de Sestao e Astilleros de Puerto Real) copaban os postos directivos, feito do

que se aproveitaron para facer de Astano a vítima propiciatoria da construción naval española.

Astano sufriu un fortísimo axuste laboral, e pasou dos 6.500 traballadores en sucesivas fases a só uns mil a principios da década dos noventa, e, por outra banda, foi inhabilitado para a construción naval tradicional. A súa oferta debería limitarse só á produción de artefactos *offshore*; un mercado moi exixente desde un punto de vista construtivo, dominado polos demandantes que fixan elevados estándares de calidade derivados das especiais e exixentes condicións de traballo do mercado *offshore*; un mercado, en fin, no que é moi difícil operar en beneficios para os novos ofertantes e que exixe unha forte peaxe de entrada, que Astano tivo que pagar en forma de importantes perdas ao longo de toda a década dos anos noventa.

Cando Astano tiña gañado un recoñecemento pola calidade dos seus produtos e se atopaba ben situado desde un punto de vista tecnolóxico no sector *offshore*, logo de converterse nun referente de ámbito mundial, xa integrado en Izar e no proceso de transformación de Izar en Navantia (2004), foi obxecto dun novo axuste que lle impediu desta volta operar na construción naval civil.

A cúpula directiva de Navantia argumenta que a volta de Astano á construción naval civil poría en perigo a súa continuidade, por mor do incumprimento duns acordos, asinados entre a empresa, os sindicatos CC.OO. e UGT e a Unión Europea en 2004, que impedirían que Astano construíse calquera clase de buques civís ata o ano 2015, en condonación polos 1.200 millóns de euros que a UE lle exixía á Sociedade Española de Participacións Industriais (SEPI) polas axudas públicas ilegais á construción naval dedicadas por Izar a compensar as perdas de todas as factorías integradas na SEPI entre 1999 e 2004.

Este curioso acordo faría recaer sobre o estaleiro de Fene -na práctica inactivo nese período- todas as culpas da deficiente xestión do conxunto da construción naval pública española, converténdoo outra volta na vítima propiciatoria dunhas perdas das que non puido ser o principal causante, porque, como acabamos de dicir, un cadro de persoal de apenas mil persoas estivo practicamente inactivo entre 1999 e 2004.

Afortunadamente, a situación, tras a reconversión dos estaleiros de Vigo, é moi diferente. A situación produtiva da construción naval viguesa é boa en xeral, como reflicten os máximos niveis históricos de contratación e emprego a finais de 2008. Porén, é preciso pór de manifesto que a súa situación patrimonial non é aínda sólida. Na maior parte dos casos os seus balances reflicten unha xa crónica falla de recursos propios e un fondo de manobra moi minguado, que os obriga a seguiren integrados na Sociedade de Pequenos e Medianos Estaleiros en Reconversión (Pemar). A incidencia da actual crise finan-

ceira está a impedir o acceso a fontes de financiamento a curto prazo, que pode pór mesmo en perigo a continuidade produtiva de moitas empresas auxiliares e mesmo dalgún estaleiro. Aínda que a axenda de pedimentos segue a ser importante, de persistiren as actuais restricións de crédito, segundo ten manifestado Aclunaga, poderían impedir que se concretase o asinamento de novos contratos.

É preciso salientar que unha estrutura sostible para a construción naval só pode acadarse coa presenza dunhas empresas auxiliares fortes e ben financiadas. O axuste á competencia dos mercados globais fai imprescindible a colaboración entre os estaleiros centrados nas actividades técnicas de planificación e control e as empresas auxiliares máis pequenas e flexibles interrelacionadas entre elas e cos estaleiros principais, mesmo desde as primeiras fases do deseño de novos produtos. O obxectivo ha de ser conseguir unha estrutura en rede de carácter colaborador entre o estaleiro e as empresas auxiliares dedicadas a actividades diferenciadas nos distintos ámbitos produtivos. A eficiencia de cada parte e unha maior flexibilidade da rede permitirán acadar a eficiencia global. Este proceso de desintegración-integración ha de acometerse co principio fundamental, que debe rexer para todos os axentes, de que a construción naval, se quere sobrevivir, ten que actuar segundo as regras dun xogo cooperativo no que a industria debe gañar para que cada empresa gañe. Non é posible acadar ese obxectivo con empresas auxiliares con escasos recursos propios, ás que os seus estaleiros-clientes lles están a pagar en prazos cada vez máis demorados, se ademais se lles pecha a billa do crédito por parte das entidades financeiras. O futuro da nosa construción naval exige unha decidida aposta de apoio desde a Xunta e as entidades financeiras galegas. Ao mesmo tempo, existe unha especial implicación da patronal e dos sindicatos na procura da excelencia para garantir un sector sólido e con expectativas de continuidade a longo prazo.

Non ten sentido, cando nos atopamos mergullados nunha fonda crise global como a que estamos a vivir, seguir a manter o estaleiro de Fene como un simple taller auxiliar de Navantia, infrautilizando as súas instalacións construtivas -sen dúbida unhas das mellores de Europa-, mentres a construción naval está a amosar unha fortaleza moito maior ca a doutras actividades industriais ás que se ten decidido apoiar orzamentariamente desde o Goberno central e desde a Xunta.

Non ten sentido ignorar a complementariedade que lle ofrecen as instalacións de Fene ao conxunto da construción naval galega, incluídos os estaleiros de Vigo, para permitírenlles optar á realización de ofertas de construción de unidades ás que na actualidade non poden acceder.

Non ten sentido desprezar as posibilidades de fabricación do estaleiro de Fene para a construción e a ensambladura de grandes infraestruturas dedica-

das a outro tipo de actividades, como equipamento de portos, guindastres, equipos para refinarías, construcións especiais, etc.; ou para as tecnoloxías de aproveitamento de enerxías, como a mariña (ondas, correntes mariñas, mareas, etc.), que han de dar lugar á necesidade de construír artefactos flotantes de certa envergadura que terán que ser fabricados ou ensamblados en infraestruturas produtivas con saída ao mar; ou a eólica, para cubrir as necesidades dos novos parques que se desenvolverán mesmo en alta mar con infraestruturas de soporte *offshore*.

Non ten sentido que para xerar novas rendas e manter o consumo e a demanda agregada se estean a apoiar orzamentariamente plans de incentivación do gasto público por medio de programas de creación de empregos en áreas como o coidado do patrimonio e a limpeza das estradas, non creadoras de riqueza nin de empregos estables, e siga a negárselle ao antigo Astano a posibilidade da fabricación de barcos civís cando conta con instalacións tan acaídas para a construción de artefactos *offshore*, LNG, químicos, petroliros de produtos ou grandes portacantedores; segmentos de negocio que están a manter a construción naval europea resgardada da competencia asiática.

Non ten sentido ignorar a capacidade de xeración de emprego da construción naval nestes intres de crise xeneralizada do emprego cando, segundo os datos de Awes, ten aínda un gran percorrido se comparamos os datos de emprego da construción naval española cos doutros países europeos: España, 8.000, fronte aos 20.000 de Alemaña, 17.000 de Francia, 17.000 de Polonia, 14.000 de Holanda, 12.000 de Italia, 10.000 de Romanía, 9.000 de Croacia, 8.000 do Reino Unido...

Non ten sentido seguir a manter unha política tépeda e de falta de apoios claros desde a Administración cun sector que está a consolidarse como fundamental na actividade industrial de países europeos, como amosa a repartición da carga de traballo en Europa por medio das axendas de pedimentos da Awes a 31 de decembro de 2007: Alemaña (27%), Italia (18%), Noruega (16%), Holanda (11%), Francia (6%), España (6%)...

Aínda que o mundo está a vivir unha fonda recesión, con taxas de crecemento próximas a cero, o transporte marítimo mantén aínda taxas de crecemento significativas. Os grandes intercambios comerciais entre Europa, USA, Iberoamérica, Oriente Medio, India e Extremo Oriente están a realizarse cada vez máis por medio do transporte marítimo. O consenso é cada vez maior en todo o mundo sobre as vantaxes en termos de custo e impacto ambiental, e esta tendencia reforzase facendo aumentar significativamente os fretes marítimos e a demanda de buques. Non só o comercio ultramarino, senón tamén os intercambios intraeuropeos, faranse cada vez, en maior medida, combinando transporte marítimo e ferroviario, en detrimento dos transportes

terrestre e aéreo, moito máis caros e prexudiciais en termos ambientais. Os ministros de transportes da UE son conscientes desta situación e comprometéronse a remediala, dándolle máis pulo ao transporte marítimo a curtas distancias -*short sea shipping*- coa combinación do transporte ferroviario, polo que é lóxico agardar que a demanda de buques civís para o tráfico intraeuropeo aumente nos anos vindeiros.

O crecemento de todos estes tráfico, moitos deles a través do corredor de Fisterra, converterá a eurorexión Galicia-norte de Portugal (desde Leixões a San Cibrao) nunha plataforma sobre o Atlántico, nun eixo central do tráfico ultramarino e intraeuropeo, polo que a dotación de infraestruturas portuarias á altura dos tempos na ría de Vigo e no golfo Ártabro, integradas nos seus *hinterlands* por boas estradas, camiños de ferro e polígonos industriais, conformará o futuro desenvolvemento de Galicia. Non ten sentido pensar nun país así, inzado de portos comerciais, pesqueiros, deportivos, instalacións de acuicultura, conserveiras, transportes terrestres e ferroviarios, industrias auxiliares especializadas, etc., que non lle dea pulo a un sector da construción naval para construír e reparar os buques que pasan ou recalán nos nosos portos. Se a actividade marítima, e a construción naval en particular, ha de ser un vector estruturante do futuro desenvolvemento da eurorexión Galicia-norte de Portugal, non pode estar a negárselle ao estaleiro de Fene a posibilidade de construír barcos civís e todos os demais elementos que o noso sector marítimo precisa.

Non ten sentido que, aproveitando as instalacións do estaleiro de Fene, axeitadamente combinadas para obras singulares cos diques de Navantia, non se articule un gran centro de reparacións na ría de Ferrol que potencie aínda máis a importante capacidade presente.

En Ferrol funcionan xa desde 1968 a Escola Universitaria Politécnica e desde 1991 a Escola Politécnica Superior da Universidade da Coruña. En ambas as dúas escolas a ensinanza da construción naval formou sempre parte dos seus plans de estudo, e os enxeñeiros que saíron das súas aulas son na actualidade técnicos e directivos cualificados de moitos estaleiros, nomeadamente dos galegos. A presenza destas escolas permitiu darlle continuidade á existencia de técnicos cualificados, amortecendo en gran medida o desastroso impacto que sobre o capital humano tivo a reconversión. Os departamentos de Enxeñaría Naval e Enxeñaría Industrial da Universidade da Coruña contan con grupos de investigación nos que se apoian cada vez máis as iniciativas de I+D+i das empresas galegas do naval. Desde a propia Administración galega está a impulsarse a creación dun centro tecnolóxico do sector naval, que actuará como centro neurálxico para o cambio tecnolóxico e para a adaptación organizativa e operativa do sector.

Non ten sentido, con todos estes recursos á nosa disposición e coa esperanza dun futuro tan prometedo, non darlle á construción naval galega todo o

apoio administrativo e financeiro. Chegou xa o tempo de curar a ferida que supón para o tecido industrial de Ferrolterra a amputación que supuxo practicamente a desaparición de Astano.

En coherencia coa exposición anterior, a Xunta de Galicia debe asumir as competencias que lle permite o actual marco estatutario galego para exercer a defensa e o impulso do sector naval galego no seu conxunto, porque é un sector produtivo estratéxico para a economía do noso país, e debe desenvolver, así mesmo, as accións precisas para reactivar o estaleiro de Fene, e máis aínda nun momento de grave crise económica e de forte incremento do desemprego.

Por todo o exposto, o Parlamento de Galicia aprobou e eu, de conformidade co artigo 13º.2 do Estatuto de Galicia e co artigo 24º da Lei 1/1983, do 23 de febreiro, reguladora da Xunta e da súa Presidencia, promulgo en nome de El-Rei a Lei de fomento do sector naval de Galicia.

Artigo 1º

O sector naval de Galicia, entendendo por tal o conxunto de empresas que teñen por obxecto a construción, a reparación, a reciclaxe e a transformación de buques e outros artefactos flotantes e a súa industria auxiliar, constitúe, nos termos establecidos por esta lei, un sector produtivo estratéxico para a economía de Galicia.

Artigo 2º

A Xunta de Galicia, no ámbito das súas competencias e conforme a normativa estatal e comunitaria aplicable, establecerá programas específicos de fomento do sector naval nos ámbitos que a seguir se relacionan:

- a) A investigación, o desenvolvemento e a innovación.
- b) A formación profesional.
- c) O ordenamento de usos dos espazos portuarios.
- d) As axudas á construción, á transformación, á reciclaxe e ás reparacións navais.
- e) As axudas á exportación e á internacionalización.
- f) O establecemento das garantías necesarias para a construción naval.
- g) A mellora da competitividade dos estaleiros e da industria auxiliar.

Artigo 3º

A Xunta de Galicia favorecerá o establecemento dun novo marco de axudas, no ámbito comunitario e estatal, dirixidas ao sector naval galego. Asemade, a Xunta de Galicia realizará as actuacións necesarias para conseguir o desenvolvemento industrial dos activos titularidade de empresas estatais integradas no sector naval de Galicia que non teñan actividade.

Artigo 4º

Conforme o establecido no Estatuto de autonomía, a Xunta de Galicia negociará co Estado:

1. A súa participación na xestión das empresas públicas estatais integradas no sector naval de Galicia que, pola súa natureza, non poidan ser obxecto de traspaso.

2. O uso dos activos dos que as empresas estatais integradas no sector naval de Galicia sexan titulares e que non estean sendo aproveitados para a construción, a reparación, a reciclaxe ou a transformación de buques ou outros artefactos flotantes.

3. Aproveitando as xestións que realice na Unión Europea o Reino de España, que se resolva ante esta que as instalacións do estaleiro de Navantia, en Fene, poidan dedicarse tamén á construción e á reparación de buques civís.

Artigo 5º

Co fin de garantir unha axeitada aplicación das medidas recollidas nesta lei, a Xunta de Galicia someterá todas as súas actuacións á Mesa Sectorial do Naval, emanada do diálogo social.

Disposicións derradeiras

Primeira.-Consonte o establecido no artigo 4, a Xunta de Galicia desenvolverá as actuacións precisas para lograr que as instalacións do estaleiro de Navantia, no concello de Fene, volvan á construción, á reparación, á reciclaxe ou á transformación naval civil e a outras actividades afíns vinculadas a este.

Segunda.-Esta lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no *Diario Oficial de Galicia*.

Santiago de Compostela, vinte e tres de xuño de dous mil dez.

Alberto Núñez Feijóo
Presidente

II. AUTORIDADES E PERSOAL**b) NOMEAMENTOS****CONSELLERÍA DE SANIDADE**

Orde do 2 de xullo de 2010 pola que se designan os membros do comité clínico a que se refiren os artigos 15 e 16 da Lei orgánica 2/2010, do 3 de marzo.

A Lei orgánica de saúde sexual reprodutiva e de interrupción voluntaria do embarazo establece que,

con carácter excepcional, se poderá interromper o embarazo por causas médicas cando se detectan anomalías fetais incompatibles coa vida e así conste nun ditame emitido con anterioridade por un facultativo especialista, distinto do que practique a intervención, ou cando se detecta no feto unha enfermidade extremadamente grave ou incurable no momento do diagnóstico e así o confirme un comité clínico formado por un equipo pluridisciplinar no que se integran dous médicos especialistas en xinecología ou obstetricia ou expertos en diagnóstico prenatal e pediatría.

De conformidade co establecido no artigo 16 da Lei orgánica 2/2010, en cada comunidade autónoma haberá candomenos un comité clínico nun centro da rede sanitaria pública.

A designación será realizada polas autoridades sanitarias e deberá facerse pública no diario oficial da comunidade autónoma, para un período non inferior a un ano.

Polo que en virtude das competencias que se establecen no artigo 34 da Lei da Xunta e da súa Presidencia,

RESOLVO:

Primeiro.-Nomear como membros titulares do comité clínico as seguintes persoas:

Carlos López Ramón y Cajal, facultativo especialista en xinecología e obstetricia.

Ofelia Martínez Martínez, facultativa especialista en xinecología e obstetricia.

María José Fernández Seara, facultativa especialista en pediatría.

Segundo.-Nomear como membros suplentes do comité clínico as seguintes persoas:

María Ruth Aguiar Couto, facultativo especialista en xinecología e obstetricia.

María Guadalupe Alfonsín Somoza, facultativo especialista en xinecología e obstetricia.

Arturo Fuentes Varela, facultativo especialista en pediatría.

Terceiro.-Establecer o prazo de actuación do comité clínico nun ano.

Santiago de Compostela, 2 de xullo de 2010.

María del Pilar Farjas Abadía
Conselleira de Sanidade