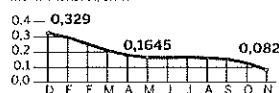


ECONOMÍA Y NEGOCIOS

EURÍBOR A UN AÑO

Media mensual, en %



» EL EURÍBOR SE ACERCA AL 0%
El anuncio de que el BCE tomará nuevas medidas para impulsar el crédito hace que el euríbor a un año, referencia de las hipotecas, no deje de caer: la media de noviembre ronda el 0,08%, y el viernes pasado ya bajó del 0,05%.

Los sindicatos piden el fin de la contención salarial en el automóvil

DANI CORDERO, Barcelona
Los trabajadores de las grandes fábricas de vehículos radicadas en España sabrán en 2016 si sus sacrificios en los últimos siete años eran cosa de la coyuntura o llegaron

para quedarse. Cuatro plantas —Seat, Nissan, Peugeot y Mercedes— tendrán que negociar su próximo convenio colectivo, la prueba de fuego para saber si los fabricantes son capaces de alterar el mantra que explotaron

durante lo más crudo de la crisis: flexibilidad, productividad y competitividad. Los sindicatos piden acabar con la contención salarial. Consideran que ya han cedido en los años de crisis y quieren recuperar derechos.

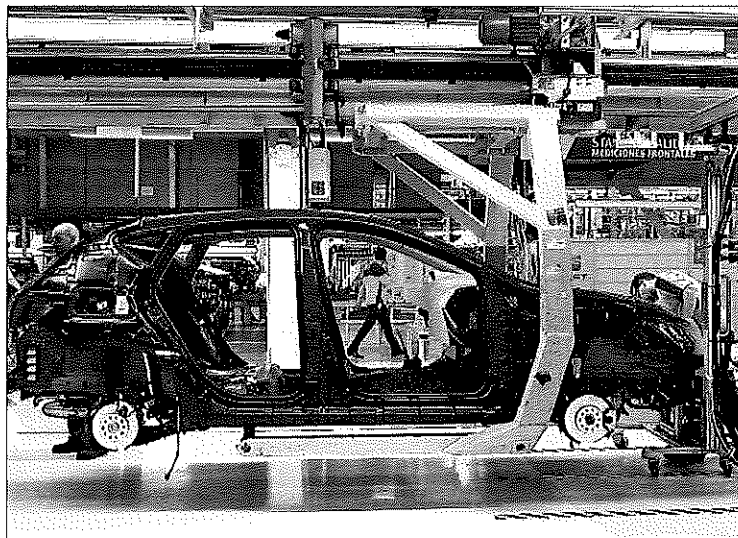
Flexibilidad, productividad y competitividad. Las palabras mágicas que han acabado reportando inversiones y 13 nuevos modelos de coches para las plantas españolas. Unos términos que también han traído menos despidos que en otros sectores. Aunque a costa de la pérdida de poder adquisitivo, de mayor eventualidad y de una organización más irregular de las jornadas de trabajo. Los sindicatos creen que ha llegado el momento de cambiar el paso. Algunas de las fábricas españolas están en pleno crecimiento y camino de su máximo de capacidad.

“No vamos a permitir nuevas rebajas, porque los trabajadores no tienen nada más que dar. Ha llegado el momento de recoger el avance de España no puede basarse en un continuo decrecimiento de las condiciones laborales”, afirma Mariano Cerezo, secretario general de MCA-UGT. Coinciden con él Joaquín Ferreira, secretario de automoción de CC OO —“Es el momento de recuperar condiciones y ganar competitividad”—, y Matías Carnero (UGT), presidente del comité de empresa del mayor fabricante de coches de España: “Lo llevan claro quienes piensan que con el convenio los trabajadores de Seat van a pagar el fraude de los motores diésel”, en referencia a la posible petición de nuevos sacrificios por Volkswagen.

Esta contundencia choaca, sin embargo, con el escepticismo de otros dirigentes sindicales. Uno de ellos es Santiago García, delegado en el comité de PSA Peugeot-Citroën en la planta de Vigo, donde el convenio también caducaba este año. Allí, ya se ha firmado con el beneplácito del sindicato independiente SIT-FSI. CC OO y UGT. García considera que se ha conseguido un buen acuerdo, aunque con matices. Buena parte de las mejoras salariales están condicionadas hasta 2019.

“Las empresas de la automoción están en una batalla sin freno y estamos con el hándicap de que nos falta un modelo por asignar”, dice García, en una afirmación que resume la situación de guerra que mantienen las marcas automovilísticas. La plantilla de Citroën en Vigo pugna con plantas francesas. La de Seat en Martorell (Barcelona), con instalaciones de Europa del Este o incluso Bélgica. Nissan, en la Zona Franca de Barcelona, compitió con una británica. Esa pugna no tiene fin.

La firma de algunos convenios



Trabajadores de la factoría de Seat en Martorell ensamblan un coche. / G. MARCARINO (REUTERS)

A por el millón de vehículos matriculados en España

Las matriculaciones de automóviles en el mercado español cerrarán el presente mes de noviembre con un volumen de 82.000 unidades, lo que supondrá un incremento del 26% respecto al mismo mes de 2014, según explicaron fuentes del sector a Europa Press. Esta progresión de las entregas de turismos y todoterrenos en noviembre se ha visto motivada por el

empuje del canal de empresas y también por los elevados volúmenes de las ventas a particulares, impulsadas por el Plan PIVE.

A una semana del cierre del mes, las entregas a clientes particulares acumulan una subida del 36%, con 41.000 unidades, mientras que las ventas a empresas mejoraron un 22%, hasta 17.600 unidades.

ha generado problemas en las plantillas y cierto desprestigio sindical, como reconoce Ferreira: “Se firmaron cosas muy conflictivas y se han tenido que explicar muy bien las cosas”. Y revela: “Tenemos problemas con los sindicatos franceses, que se quejan de que hemos rebajado mucho las condiciones laborales”.

A la política de contención salarial se ha sumado una fuerte política de flexibilidad. A veces se amplían las jornadas diarias con horas extras, se trabajan los fines de semana cuando hay trabajo y se manda a casa cuando la producción cae, y cada vez se demanda

más que esos cambios puedan decirse con menor antelación. Los sindicalistas consultados admiten que la flexibilidad ha dado sus frutos para capear despidos.

Ahora se trata de mejorar salarios. Quieren que se apliquen las condiciones del acuerdo global para la negociación colectiva firmada por centrales y patronales, que planteaba una subida del 1,5% anual. Pero eso solo se producirá en función de la situación de cada empresa. En la planta de Mercedes en Vitoria, el presidente del comité de empresa, Iñaki Andrés, cree que han de reclamar un aumento mínimo del 1,75%. En la

des. Las firmas alquiladoras compraron 3.500 coches, un 20% más.

Los datos muestran que el mercado del automóvil se recupera a buen ritmo. En lo que va de año, la subida supera el 20%. Ya se han vendido 945.000 unidades y las patronales del sector están seguras de que este año se superará el millón de vehículos matriculados por primera vez desde 2008. “A falta de dos meses, ya se han superado las cifras alcanzadas en los últimos cuatro años”, señalan las patronales del sector.

Los bancos acreedores de Abengoa se reúnen para tratar la deuda

EP. Madrid

Los bancos acreedores de Abengoa tienen previsto reunirse hoy para tratar de analizar los problemas de la deuda de la compañía sevillana. Las entidades financieras se citarán con la firma elegida como asesora en el proceso de reestructuración de la deuda de la empresa andaluza, KPMG. Esta reunión permitirá a las entidades abordar la situación crediticia de la compañía andaluza, que el jueves presentó el preconcepto de acreedores, y analizar las distintas opciones en torno a la deuda.

Desde uno de los bancos con exposición a Abengoa indican que la situación no es fácil, si bien hay confianza en distintas fórmulas para que la empresa de proyectos de ingeniería pueda salir adelante, ya que, a diferencia de otras sociedades en dificultades, dispone de base industrial.

S&P emitió el viernes una nota en la que asegura que la situación de Abengoa no afectará a las ratings de las entidades bancarias españolas relacionadas con la compañía. Sin embargo, indicó que los beneficios de los bancos serán algo menores de lo que auguraban en sus previsiones debido a las provisiones que habrán de realizar para hacer frente a las pérdidas potenciales que les pudieran llegar por la situación de Abengoa.

Pagos en 2016 y 2017

Abengoa, además, afronta vencimientos de bonos y obligaciones por más de 3.500 millones de euros hasta 2021, de los cuales el 40% corresponden a los dos próximos años.

El grupo de ingeniería y energías renovables debe hacer frente a vencimientos mínimos en lo que resta de año, ya que a cierre del pasado mes de septiembre estos ascendían a 125,3 millones de euros. Sin embargo, para el ejercicio 2016 estos vencimientos se incrementan por encima de los 600 millones y para 2017 se elevan hasta los 786,8 millones, según los últimos datos financieros remitidos por la compañía a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

La mayor parte del importe de los vencimientos para 2016 corresponden a bonos ordinarios (500 millones), mientras que casi 65 millones son de certificados bursátiles Abengoa México.