

«Finanzauto y Servicios» liquidó en Euskadi Sur 200 puestos de trabajo

Mientras se mantiene el encierro de la delegación vizcaina, hoy se celebra una reunión de la mesa negociadora en Madrid

BILBAO (EGIN).— Finanzauto y Servicios, S.A. ha reducido en dos años unos 200 puestos de trabajo de sus delegaciones ubicadas en Euskadi Sur, según datos obtenidos por este diario en fuentes laborales de LAB, toda vez que en cada región vasca se encontraban hace dos años una media de 70 personas y en la actualidad sólo quedan unas 60 personas en la Delegación de Vizcaya, unas 13 en la de Alava, unas diez en la de Guipúzcoa y ninguna en la de Navarra.

Como se sabe, esta sociedad extendida por todo el Estado, ha llegado a tener un total de más de 3.000 trabajadores y, en la actualidad, solamente son unos 1.200 cuando acaba de presentar otro

expediente para 785 trabajadores.

Ante esta situación liquidadora de la sociedad, los trabajadores han iniciado un movimiento de resistencia en casi todas las delegaciones y se mantienen diversos encierros de sus trabajadores entre los que se encuentran también los de la Delegación de Vizcaya. Acciones que podrían radicalizarse progresivamente. Precisamente para hoy está prevista una reunión en Madrid de la mesa negociadora donde previsiblemente se prepare un nuevo plan de movilizaciones.

Consejo de Administración

De no haber variado desde el año 1979, el Consejo de Administración de "Finanzauto y Servicios, S.A.", según DICODI, estaría compuesto por diversas personali-

dades entre las que se encuentran marqueses y grandes señorías. Carlos Cifuentes, López Quesada, Luis Cifuentes Quesada; José María de Araba Aizpúrua; José Luis López Quesada y Bourbon; Anibal Molto López Quesada Juan y Carlos López Quesada; Alfredo Pla y Crespo de Valdaura; Santiago de la Peña y Navarro Reverter; el marqués de Arenales, Francisco Maestre Salinas; el marqués de la Florida, Luis Benítez de Lugo y Ascanio; el marqués de Casa Tully, Alfonso Martos y Zabalburu; José María Puig de la Bellacasa; Luis Sáez de Ibarra y Sáenz de Urabain; José María Alos y Merry del Val, Pedro del Castillo y Bravo de Laguna; Federico Morano Porredón y Pedro Fernández Lascoiti Zulueta.

Amenaza de liquidación

El presente expediente de crisis para 785 trabajadores de Finanzauto y Servicios, S.A., y que afecta únicamente a la gama de vehículos Pegaso, se inscribe en nuestra opinión, en la línea básica mantenida por las dos partes actores: "Enasa" y "Fyser".

Finanzauto y Servicios, S.A., ante el cariz que toma la continua sangría de su patrimonio, pretende desembarazarse de la parte más deteriorada y conservar aquella otra de rentabilidad más favorable; nos referimos en este último a la actividad de Maquinaria. "Enasa", por su parte, después de un excelente maridaje con "Fyser" le tira por la borda y promueve la desintegración de la línea de vehículos, para a continuación consolidarse en el mercado de camiones y autocares, una vez adecuados a su gusto.

Una vez finalizada esta brillante idea, ambos gigantes de la industria y de los servicios de transporte estarían en las condiciones idóneas para solucionar su problema (y no el de los trabajadores), saliendo fortalecidos por parte doble: Una estructura comercial flexible y más apropiada, con un coste reducido, así como unas perspectivas mejores de penetración en el mercado.

En estos proyectos ambiciosos colaboran el juez y los interventores

de la suspensión, que amenazan con una liquidación de la empresa si ésta acumula pérdidas continuas, estimulando por consiguiente las medidas decisivas de rescisión de contratos o la conversión en unidades independientes de vehículos, con sus secuelas de disminución de plantilla y demás.

Asimismo, la Delegación de Trabajo apoya este procedimiento, actuando una vez más como un medio de presión contra los trabajadores de "Fyser", con el fin de acatar y someternos finalmente a las decisiones de nuestros empresarios —"Enasa" y "Fyser"—, aun habiendo homologado un acuerdo en el cual se comprometía a no admitir ningún expediente por parte de esta empresa en un período no inferior a tres años.

Por fin, quedamos los trabajadores de esta compañía, no como espectadores del festín, sino como apetitoso bocado para colmar sus ansias de participación en el mercado, futuros beneficiarios, etc.etc. La única parte sacrificada en este proyecto somos nosotros, que nos podemos encontrar en la calle engrosando las filas del ejército de parados.

Una vez expuestas las intenciones precisas de la patronal, vamos a procurar elaborar uno o varios planes alternativos que persiguen

garantizar la estabilidad en el empleo. Caben dos variantes: Una sociedad única que englobe las dos actividades o una sociedad independiente para vehículos de ámbito local, permaneciendo la otra como en la actualidad.

Las condiciones necesarias para la aprobación de cualquiera de las dos fórmulas transcurren por los siguientes puntos:

Elaboración de un Plan de Viabilidad para ambas actividades. Este plan contemplaría una duración mínima de tres años y abarcaría todas las áreas empresariales y de personal de forma rigurosa con el fin de asegurar la vida de la empresa y de los trabajadores. Una búsqueda inmediata de posibles compradores de la Delegación por parte de la dirección actual, con la supervisión de los trabajadores.

Ante la negativa de la empresa a buscar la transformación societaria adecuada que garantice la continuidad de la empresa, manteniendo todos los puestos de trabajo, nos vemos obligados a continuar el encierro, en vista a la reunión de la Mesa Negociadora que tendrá lugar hoy día 14 en Madrid, con el fin de poder preparar nuevas movilizaciones.

COMITE DE EMPRESA
DE LAB

El comité de empresa apoyará un acuerdo Diputación-Seat Landaben para la fabricación del «Polo-Derby»

PAMPLONA (EGIN).— El comité de empresa de Seat-Landaben facilitará y apoyará un acuerdo entre la Diputación Foral y esta empresa para que el modelo "Polo-Derby", de la firma alemana Volkswagen, se fabrique en esta factoría navarra, por considerar que puede ser "interesante y conveniente" tanto para los trabajadores de Seat-Landaben como para otros muchos que trabajan en la empresa auxiliar del automóvil. A este respecto, el comité solicita que la Diputación navarra "sepa estar a la altura de las circunstancias que este momento exige y que en los mencionados acuerdos sepa defender y conjugar los intereses tanto de los trabajadores de Seat-Landaben como de los que trabajan en la empresa auxiliar, así como los intereses de todos los ciudadanos navarros en general".

El comité de empresa informa que el pasado día 9 mantuvo una reunión con el consejero delegado, señor Pañella, quien les informó de la reunión mantenida por la dirección de Seat con el presidente de la Diputación y el director de Industria el día 2 de julio. Según dijo, se expusieron los posibles proyectos y planes para la fábrica de Landaben, así como la marcha de las negociaciones con Volkswagen, y que tanto el presidente de la DFN como el director de Industria manifestaron que apoyarían en la medida de sus posibilidades para que los proyectos que hay en Landaben salgan adelante de forma positiva.

Asimismo, el señor Pañella informó al comité que el modelo "Polo Derby" será fabricado en un solo centro de Seat y que el centro está aún por decidir entre Landaben

o Barcelona. Por otra parte, el pasado 2 de julio el comité acordó presentar a la dirección de Seat un documento en el que se recogían las aportaciones de los trabajadores para facilitar que el modelo alemán se fabrique en Landaben, y en este sentido el consejero delegado de Seat manifestó que el citado documento era suficiente como base de negociación y que sería incluido en los proyectos para Landaben.

Próxima propuesta a Diputación

También se informó al comité de Landaben que próximamente, y accediéndose al Plan Industrial de Diputación, Seat llevará una propuesta a este organismo foral y que del acuerdo que se logre dependerá mucho el futuro del centro de Landaben. En la misma reunión también se comentó la incidencia que tendrá la fabricación del modelo "Polo Derby" sobre la empresa auxiliar del Estado y en particular en Navarra, ya que en principio esta última sería la más favorecida.

De firmarse el acuerdo, las empresas auxiliares tendrían que presentar sus productos con la calidad y precios competitivos que exijan los alemanes, dejando bien claro que quien no cumpla con estas exigencias no trabajará para ellos. Por último, el consejero delegado indicó al comité que el proyecto de fabricación de modelos Volkswagen en Seat está muy avanzado y que próximamente se pasará a su firma, aunque aún quedan algunas incógnitas por resolver. Una vez firmados los acuerdos entre las dos firmas, quedaría pendiente la notificación por parte del Gobierno.

Se inicia en Euskadi la incorporación de la microelectrónica a la industria

BILBAO (EGIN).— La Sociedad para la Promoción y Reconversión Industrial, S.A. en coordinación con el Departamento de Industria y Energía del Gobierno vasco, pondrá en marcha para el próximo mes de septiembre el Programa IMI (Incorporación de la Microelectrónica a la Industria), con el objeto de impulsar la adquisición de tecnología electrónica, y en particular de microprocesadores y de su aplicación a la industria vasca.

Tres son los objetivos que esta nueva Sociedad se ha planteado al salir a la luz pública. En primer lugar la difusión entre empresarios profesionales y estudiantes, de esta técnica que, en palabras de sus promotores "va a revolucionar todo el panorama de la industria mundial y producirá una nueva redistribución del trabajo y de los productos en el mundo entero". Se trata de explicar lo más clara y detalladamente lo que es la microelectrónica y cuál es el papel concreto que juega en la industria y la economía en general. Un segundo objetivo de la Sociedad consiste en un plan de formación de técnicos en la materia a través de cursos específicos de reciclaje en electrónica digital y programación, empleando técnicas de auto-estudio y de enseñanza en grupo, comprendiendo diferentes niveles y especialidades. Intentaría también la Sociedad que el estudio de microordenadores se introdujera en los progresos educativos oficiales a todos los niveles, como es ya una realidad en distintos países europeos y en USA, y al mismo tiempo estimular e incentivar la orientación vocacional hacia estas áreas de la tecnología creando clubs de microelectrónica y semejantes.

El tercer objetivo del IMI, consistiría en promocionar la incorporación de la microelectrónica a la industria, tanto en productos como en

procesos. Desde el lado de la demanda facilitando el acceso a estas tecnologías mediante la información adecuada, la asistencia técnica precisa, el oportuno respaldo financiero; y desde el lado de la oferta, estructurando y coordinando la oferta existente, generando nuevas áreas y apoyando financieramente las iniciativas empresariales. Son ya 500 millones los que la Sociedad ha invertido en tres meses en la introducción de estos procesos en 30 máquinas.

Actuaciones concretas

El Programa IMI iniciará en breve una serie de actuaciones concretas en orden a conseguir un buen funcionamiento de lo que el consejero de Industria del Gobierno vasco, Javier García Egozaga, calificó de "la gran posibilidad para que una parte de la industria vasca coja el tren del futuro económico". Entre estas actuaciones, la principal consistirá en la captación de personal humano y en la estructuración organizativa del programa, y al mismo tiempo, en paralelo, sin perjuicio del funcionamiento de la Sociedad y su programa, la contratación de un diagnóstico y estudio de contraste por un gabinete de consultores con experiencia internacional.

Al mismo tiempo iniciará una campaña de difusión sobre microelectrónica y sus aplicaciones a la industria y al desarrollo de un programa de formación de técnicos en microelectrónica. Según un miembro de la Sociedad, "no pasarán de cien los técnicos de todos los niveles con los que cuenta el país en este momento". Por otra parte y como complemento imprescindible, IMI deberá comenzar un sistema de subvenciones y ayudas financieras a las empresas para el desarrollo de productos o procesos con microelectrónica.

La gasolina podría subir tres pesetas el próximo día 24

MADRID (Efe).— El Gobierno podría acordar una subida de los precios de los combustibles para las cero horas del próximo día 24, sábado, justo al día siguiente del último Consejo de Ministros del mes, según ha podido confirmar "Efe" en fuentes de la Administración.

Por el momento, la Junta Superior de Precios, el Ministerio de Industria a través de la Comisaría de la Energía y el Ministerio de Hacienda, por medio de la delegación del Gobierno en "Campsa", han elaborado los estudios necesarios para determinar el coste real del precio de un litro de los diferentes productos derivados del petróleo.

Sin embargo, la última palabra respecto al precio final la tiene el Gobierno, y concretamente los Ministerios de Hacienda y Economía, que han de fijar la carga fiscal a

aplicar en cada caso para paliar el supuesto "agujero" existente en las recaudaciones del Estado previstas por este concepto.

Este desfase impositivo, que en principio se había calculado en algo más de veinte mil millones de pesetas, ha quedado en parte reducido en los últimos días por el mayor consumo provocado por la entrada de turistas al país. Sin embargo, la baja media del consumo de productos derivados del petróleo en los seis primeros meses del año se estima en un 18 por ciento, según datos aportados por los empresarios de gasolinerías.

Por otra parte, existía otro desfase por la elevación que habían sufrido las tarifas petroleras a causa de la devaluación de la peseta respecto al dólar.

Subirá más el gas-oil que la gasolina

Fuentes de la Administración consultadas por "Efe" han confirmado que, en esta nueva elevación de los precios de los productos derivados del petróleo, la gasolina subirá porcentualmente menos que el gas-oil. Sobre el precio final no hay nada decidido todavía, ya que la cantidad será fijada en la reunión del Consejo. Sin embargo, todas las fuentes coinciden en que la elevación final rondará entre las tres y las cuatro pesetas por litro.

La misma cantidad de subida que se aplique para la gasolina será la que se aplique al gas-oil de automoción, lo cual significa que proporcionalmente la subida será mayor para este producto, debido a su actual más bajo precio.