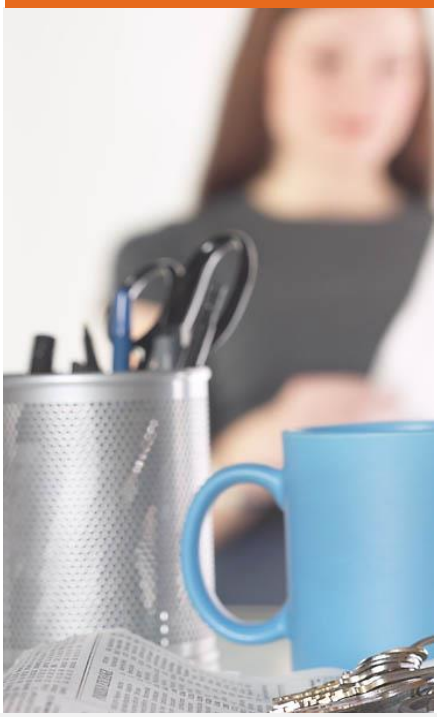
LA VENTANA
DIGITAL
ABRIL 2019

Cuadragésima sexta edición



Contenido

GRUPO PSA

- Tavares quiere un Grupo PSA más global.
- Grupo Renault compra las accione de PSA Somaca
- Hérimoncourt echa el candado.

SECTOR DEL AUTOMOVIL

- 13 millones de empleos en peligro por el coche eléctrico.
- Movimientos en la automoción de la vieja Europa.
- Japón apuesta por el hidrogeno mientras Europa por lo eléctrico.
- varios
- IPC
- Eventos culturales y deportivos
- Tabla de mareas

TAVARES QUIERE UN GRUPO MÁS GLOBAL

SABÍAS QUE!

El **Grupo PSA y Mitsubishi** iniciaron en el año 2012 la producción a pleno rendimiento en su planta conjunta de Kaluga (Rusia), para cuya construcción ha sido necesaria una inversión de 550 millones de euros, y tiene una capacidad de fabricación anual de 125.000 unidades.

El **Grupo PSA y el Grupo CK Birla** inauguraron en el 2018 su primera fábrica en joint-venture dedicada a la fabricación de motores y transmisiones en la India .

TAVARES MÁS GLOBAL

Carlos Tavares, gana protagonismo en el firmamento automovilístico internacional. Los excelentes resultados del Grupo PSA, con récords históricos en facturación, ventas, resultado operativo corriente y beneficios, avalan el buen nombre de quien consiguió que la multinacional de Peugeot, Citroën y DS dejase atrás la situación cercana a la quiebra que tenía hace cinco años y ha logrado, también, que Opel abandonase en 2018 los números rojos después de 20 años en pérdidas. Ahora quiere más, y tiene razones para pensar que eso es posible.

> *"Queremos convertir a PSA en una compañía más global, ya que ahora el 90% de su facturación procede de Europa. La intención es reducir riesgos y hay que ser conscientes de que podemos estar en cualquier parte. La clave es la estabilidad".*

CK BIRLA GROUP

P: ¿Dónde se ubican los nuevos mercados?

R: Acometer ahora un desembarco en nuevos mercados, con Peugeot en América del Norte, Citroën en la India y Opel en Rusia, además de reforzar la presencia internacional de DS.

P: ¿Cómo será la inversión?

R: La inversión no es demasiado elevada y los beneficios sí pueden serlo, contando con los distribuidores más adecuados. Tenemos suficiente capacidad productiva en el mundo. En los Estados Unidos y Canadá, por ejemplo, no vamos a fabricar nada, llevaremos coches hechos en Europa o en China.

P: ¿Cómo será con Opel en estos nuevos mercados?
R: En el caso de Opel, se trata del regreso de esta marca alemana a Rusia tras abandonarlo en 2016, aun siendo parte de General Motors, y cerrar ahí la planta que tenía en San Petersburgo después de perder mucho dinero y suponer un lastre añadido al intento de la firma germana de volver a beneficios. Para este nuevo empeño, se puede contar con el concurso de la fábrica que PSA tiene en la localidad rusa de Kaluga. "Tenemos planta y tenemos producto, ahora tenemos que seleccionar a los mejores distribuidores", apuntó Tavares. A continuación, recordó que "ya estamos vendiendo Opel en Ucrania. ¿Que ir a Rusia es un riesgo? ¿Y dónde no lo hay?".

P: ¿Habrá nuevos mercados en Asia?
R: Para la aventura india Citroën se apoyará en dos 'joint ventures' que el Grupo PSA tiene con filiales de la compañía india ***CK Birla***, ambas en el estado de Tamil Nadu. Una vinculada a una fábrica para ensamblaje de vehículos y distribución y otra para la producción de motores y otros componentes, ubicada en la localidad de Hosur.

RENAULT COMPRA SOMACA AL GRUPO PSA

RENAULT SE AFIANZA EN MARRUECOS

El grupo Renault anunció la compra de la participación del 20% del Grupo PSA en la empresa marroquí de fabricación de automóviles (Somaca). A través de esta adquisición, el grupo Renault pretende fortalecer su posición en la industria del automóvil marroquí, una de sus bases de exportación más importantes para el fabricante del "rombo".

La **Compañía Marroquí de Construcción de Motores** (SOMACA), la fábrica histórica del sector en Marruecos, fue creada en 1959 por iniciativa del gobierno marroquí. La fábrica de Renault en Casablanca fabrica modelos del Grupo Renault desde 1966 y modelos Dacia desde 2005.

Somaca produce los modelos Logan, Sandero y Sandero Stepway de la marca Dacia. En 2018, el 69% de los vehículos producidos en Casablanca se exportaron a Europa, Egipto y los países del Golfo, haciendo que el " hecho en Marruecos " brille en el extranjero. Gracias al éxito de las dos marcas Dacia y Renault, el grupo Renault registró en 2018 el mejor crecimiento de todas las marcas de vehículos comercializados en Marruecos con una participación de mercado récord del 42,5%.

HÉRIMONCOURT ECHA EL CANDADO

HÉRIMONCOURT CUNA DE PEUGEOT

Hérimoncourt, que cuenta con cerca de 200 empleados, va a cerrar sus puertas. Esta fábrica histórica del Doubs situado a algunos kilómetros de Montbeliard se ocupaba del reciclaje de motores usados destinados a la reventa y en automóviles.

Una actividad que va a transferirse al centro de Vesoul situado a 80 KM. El taller ensambla también nuevos motores en pequeñas series, una producción insuficiente para garantizar su perpetuidad. Actualmente, los componentes que deben reciclarse llegan a Vesoul, van a Hérimoncourt y vuelven de nuevo a Vesoul. Este es el motivo del por qué el Grupo PSA desearía centralizar sus actividades.

P: ¿Qué pasará con los trabajadores?

R: Los trabajadores podrán dejar al Grupo en un plan de voluntarios o inscribirse en un plan de formación y/o reclasificación interna en los centros que se encuentran geográficamente más próximos cómo Vesoul (80 Km), Sochaux (15 Km) o Mulhouse (60 Km).

P: ¿Cuál será la nueva actividad en Vesoul?

R: PSA desea desarrollar las actividades "**de economía circular**", es decir, la recogida, el reacondicionamiento y la reventa de componentes utilizados. Se trata de poder responder a una demanda para recambios menos costosos. La cuestión de los costes es pues sensible y es la causa del proyecto de reorganización, pero el desarrollo de esta nueva actividad podrá también crear empleos.

UN POCO DE HISTORIA!

HÉRIMONCOURT

Es un pequeño municipio de 3.600 habitantes, que está históricamente vinculado a la familia Peugeot. Cuna de la empresa que hoy se ha convertido en el Grupo PSA, el pueblo se ha caracterizado por la presencia de la familia Peugeot al menos desde 1725.

La fábrica fue fundada en 1833, y en sus comienzos fabricaba herramientas de mano en acero y madera.

13 MILLONES DE EMPLEOS EN PELIGRO POR EL COCHE ELECTRICO

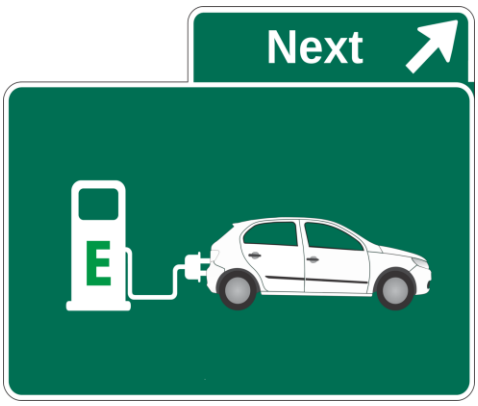
SABIAS QUE!

UNA EMPRESA CON SEDE EN MOS TRANSFORMARÁ COCHES CLASICOS EN ELECTRICOS

Little e 601 así se llamará su primer proyecto de transformación de coches clásicos, y es un Seat 600 con una batería de 13 kWh, con un motor de 15 kW que tendrá picos de 30 kW, lo cual le permite una velocidad máxima de 100 km/h con una autonomía de 150 km.

Su producción estará limitada a 25 unidades.

La idea nacio hace tres años al constatar que mucha gente no podía disfrutar de sus clásicos en grandes ciudades como Madrid, Paris o Londres.



ESTA HA SIDO LA SENTENCIA DE CARLOS TAVARES

Además de haber puesto en duda la capacidad de Europa para superar la hegemonía asiática en el terreno de la fabricación de baterías.

Tras meses de negociaciones, los representantes de los gobiernos de la Unión Europea y el Parlamento Europeo establecieron en diciembre para los límites de emisiones de CO2, **una reducción del 37,5 % para 2030**; una cifra más ambiciosa que la que pedía la Comisión del 30 %, que ha alertado también del daño que podría hacer un objetivo muy alto a la industria automotriz.

La ACEA considera que los responsables políticos no deberían imponer el uso de vehículos eléctricos puros

Tavares, **presidente de PSA y de la ACEA**, considerado que: "Los responsables políticos deberían, por supuesto, fijar objetivos ambiciosos para las reducciones de CO_2, pero no deberían imponer la opción tecnológica ", declaró a principios de 2018.

Alemania y Francia se han aliado para crear un proyecto conjunto que reduzca la dependencia europea de baterías de Asia, algo que Tavares ve como positivo, pero Bosch, y la misma PSA, han considerado que era un proyecto no rentable. Uno de los escollos a los que aluden es la inversión inicial de capital además de una política regulatoria que consideran demasiado estricta, **algo que contrasta con la alianza por parte de Varta y BMW.**

"Si los fabricantes de automóviles europeos no venden suficientes vehículos eléctricos para 2020, 2025 y 2030, acabarán arruinados con multas. Esto nos obliga a reservar volúmenes significativos de baterías con los proveedores asiáticos, que nos esperan con una gran sonrisa", según Tavares.

MOVIMIENTOS EN LA AUTOMOCIÓN DE LA VIEJA EUROPA

LA INCERTIDUMBRE DE LA AUTOMOCIÓN EUROPEA.

Ford trasladará a partir de 2021 la producción de aproximadamente 41.000 unidades de su furgoneta Transit Connect de la planta de Valencia a México en la localidad de Hermosillo. La planta española continuará con la producción de otras 69.000 unidades de la conocida furgoneta para el mercado europeo, según comunicó la compañía.

Podría tener incidencia sobre 400 empleos en la planta Valenciana y se desconoce si esto puede venir influenciado por el acuerdo entre Ford y Volkswagen.

Europa es un mercado cada vez menos importante para los grandes de la automoción.

La marca Infiniti ha anunciado que abandona el mercado de Europa occidental por su baja rentabilidad, una medida que conlleva el cese de la producción de planta que tiene Nissan en Sunderland, en Reino Unido, cuando se acerca el desenlace del Brexit.

A partir de este año, la marca premium de Nissan se centrará en los mercados de América del Norte, China, Europa del Este, Medio Oriente y Asia, los que tienen un crecimiento más importante y más rentabilidad. La compañía dejará de producir a mediados de 2019 los modelos Infiniti Q30 y QX30 en Sunderland, lo que afectará a unos 300 empleados.

En Europa es muy difícil luchar en el segmento Premium con los tres grandes alemanes.

JAPÓN APUESTA POR EL HIDRÓGENO MIENTRAS EUROPA POR EL ELÉCTRICO

JAPÓN Y EUROPA DIFERENTES CAMINOS PARA UN MISMO OBJETIVO

El Salón de Ginebra 2019 ha dejado clara la apuesta por los coches 100% eléctricos. La mayoría de los fabricantes se preparan para ese futuro, pero **Japón tiene una idea distinta del futuro de la automoción.**

El gobierno japonés considera que el futuro está en el coche de hidrógeno con pilas de combustible. Hay apenas 11.000 coches con pila de combustible de hidrógeno en todo el mundo, con la mitad de ellos circulando en California.

El primer coche disponible en España de hidrogeno es el Hyundai Nexo cuyo precio parte de unos 69.000 euros y tiene una autonomía de unos 650 km

La ciudad de Tokio quiere contar con 100 autobuses de hidrógeno durante los Juegos Olímpicos de 2020, y llegar a los 40.000 coches circulando ese año por sus carreteras, un objetivo muy ambicioso

Cuando Europa apostaba por el diésel, Japón prácticamente lo dejó en unos márgenes muy pequeños de venta.

Ahora que Europa lo margina, Japón que viendo la limpieza de los nuevos motores quiere aumentar su porcentaje de venta, veremos que ocurre con el hidrogeno…...

Las ventajas del hidrogeno son evidentes. La principal es la de su forma de repostar, muy similar a la de los coches de combustión. Se reposta en apenas unos cinco minutos como si llenásemos el depósito de un motor de combustión y esto en un país como el nuestro en que el 70% de los coches duerme en la calle sería una gran ventaja.

El problema, **las hidrolineras son muy escasas**: en España, solo hay seis aunque se planea llegar a las 20 en 2020. En España la Asociación del Hidrógeno de España prevé que 140.000 coches de hidrógeno circulen por nuestro país en 2030.

En lo que respecta al precio del combustible, es de entre 9,5 y 10 euros por kg, lo que permite recorrer aproximadamente 100 km. La producción de este combustible impone un alto coste de momento, con un resultado final que es respetuoso con el medioambiente, la producción puede no serlo.

INFORMACIONES

S.I.T.-F.S.I.
SINDICATO INDEPENDIENTE DE TRABAJADORES
www.sit-fsi.es

PRIMA VARIABLE 2019

En el día de hoy la Dirección nos ha facilitado los datos necesarios para poder realizar el cálculo de la **PRIMA VARIABLE** que se hará efectiva en la nómina de marzo de este año, **que se cobra el 30 de abril.**

Esta prima se calcula teniendo en cuenta la consecución de objetivos tanto a nivel centro (parte local), como a nivel península ibérica (parte común), así como la deflación del complemento de jubilación (145€). Recordar que para todos aquellos trabajadores que en el pasado realizaban aportaciones al complemento de jubilación de AXA, así como a los contratos de duración determinada se les reflejara en la misma nómina **el complemento de jubilación** que equivale a 145€.

Este año en la **PARTE LOCAL** se ha alcanzado unos objetivos del 70,67% que aplicado al **1,5% del SAR,** que como máximo es a lo que podríamos optar de sacar el 100%, esto nos arroja un porcentaje obtenido del **1,06% del SAR,** (retribuciones brutas percibidas el año anterior, excluyendo los pagos delegados de la prestación de IT, así como los complementos que abone la empresa en tal situación, las indemnizaciones, las primas de movilidad y la retribución variable.)

En cuanto a la **PARTE COMUN**, el MOP obtenido en 2018 ha sido del 8,4% con lo cual la equivalencia según tabla sería de un 6,25% al igual que el año pasado la Dirección nos ha manifestado que excepcionalmente para este año el Grupo va más allá de su compromiso y abonará un complemento para todos los países menos Francia, que eleva ese porcentaje **hasta el 7,35%** en el caso de que se hubiera conseguido el 100% de los objetivos fijados, en esta ocasión el porcentaje de objetivos conseguidos han sido el 73%, con lo cual esto nos arroja un porcentaje del **5,37% del SCR** (salario tabla + complemento individual).

A continuación, ponemos ejemplos que nos traslada la Dirección, en cuanto a lo que se estima va a percibir tanto un trabajador con contrato a tiempo parcial, así como uno con contrato a tiempo completo.

➡

...po Completo

Parte Local
- % Máximo PV Parte Local = 1,50%
- % Consecución de Objetivos = 70,67%
- % Conseguido PV Parte Local = 1,06% (1,50% X 70,67%)

Ejemplo: Tiempo Completo
- SAR: 23.500 €
- Importe PV Parte Local = 249 € (23.500 € X 1,06%)

= 1.446,50 €
= 145,00 €
= 1.591,50 €

...te Local
...% Máximo PV Parte Local = 1,50%
...% Consecución de Objetivos = 70,67%
...Conseguido PV Parte Local = 1,06%

...: Tiempo Parcial
...8.200 €
...PV Parte Local = 192,92 €

...1,10% sobre el ... destacando la ... Del mismo ... ndo con el ... de los ... venimos ... del Comité

Vigo, a 12 marzo de 2019

S.I.T.-F.S.I.
SINDICATO INDEPENDIENTE DE TRABAJADORES
www.sit-fsi.es

PETICIONES MAI FER

Tras haber hablado con el colectivo de MAI FER hemos trasladado a la Dirección las siguientes peticiones con respecto a la **negociación de calendarios** que se está llevando a cabo:

- Que la Dirección siga **fomentando la voluntariedad** a la hora confeccionar el calendario.
- Que esta **voluntariedad** se siga **incentivando económicamente** y se contemple **aumentar la cuantía** que estaban percibiendo hasta ahora.
- Que en caso de **no hacer las 40 horas** semanales se **computen igualmente**.
- Que las **jornadas festivas** se abonen como **horas estructurales** y se **genere una hora en el contador individual de cada trabajador.**
- Que para las **jornadas festivas** del turno de noche se les **abone** el complemento de **festividad** por la **jornada completa** de trabajo.
- Que se confeccione un **calendario para el turno de noche** que no sobrepase más del **50%** en **jornadas de fin de semana.**

Desde el SIT-FSI quedamos a la espera de que en la próxima reunión que se celebrará el miércoles día 13 **la Dirección** pueda ir dando **contestación a nuestras peticiones**, las cuales consideramos son totalmente merecidas para un colectivo de profesionales involucrado con las necesidades industriales de nuestro Centro de trabajo.

Vigo, 11 de marzo de 2019

S.I.T.-F.S.I.
SINDICATO INDEPENDIENTE DE TRABAJADORES
www.sit-fsi.es

Llueve sobre mojado

A/A Servicio de Prevención:

Las inclemencias meteorológicas que han azotado los últimos días la ciudad, han puesto de manifiesto la necesidad de actuar sobre ciertas zonas de la fábrica con carácter urgente, especialmente donde los trabajadores las han padecido en primera persona. Hablamos por ejemplo de la nave S, zonas de montaje, logística, bajos de la nave P, determinados puntos de los talleres Ferrage, etc. **Nos parece incomprensible que a día de hoy, tengamos puestos donde el trabajador debe esquivar charcos y goteras para poder desempeñar su labor, poniendo en riesgo su seguridad.**

Teniendo en cuenta que el Servicio de Prevención cuenta con protocolos de actuación para situaciones como la que hemos vivido, es inasumible que no se haya previsto y paliado dicha problemática, entendiendo que la mayoría de las actuaciones que hay que llev... cabo para que no se repitan, deberían hacerse en periodo estival. Po... situacion... **...stamos al Servicio de Prevención, a que solvente ... puedan volver a producirse mientras no se arregle ... el censo de goteras del que dispone este servici...**

S.I.T.-F.S.I.
SINDICATO INDEPENDIENTE DE TRABAJADORES
www.sit-fsi.es

2º REUNIÓN CALENDARIOS MAI FER

La Dirección comenzó la reunión de ayer dando **respuesta a las propuestas de calendarios alternativos** apuntadas por los otros cuatro sindicatos presentes en la mesa negociadora. Una vez analizados con detenimiento, **la Dirección concluye que ninguna de las dos opciones son viables** motivado a:

- **Calendario GKN** (semana 1 y 2 = 5 días de lunes a viernes; semana 3 = 5 días de lunes a viernes con jornadas de 8 horas y sábado y domingo jornadas de 12 horas; semana 4 = 7 días de descanso)
  - Serían necesarios aproximadamente un **78% más de efectivos** para cubrir todos los turnos y además provocaría una **sobredimensión de unos 40 efectivos durante la semana.**
- **Creación de un equipo de MAI FER específico para el fin de semana** (2 equipos a turnos de 12 horas que trabajasen sábados y domingos compuestos por 14 efectivos contratados a tiempo parcial en base 28 horas semanales)
  - Serían necesarios un **11% de efectivos a más.**
  - Los nuevos turnos necesitarían una **formación mínima de 2 años y medio.**
  - **Sobrarían 21 efectivos de MAI FER con contratos de 8 horas**, al no tener que cubrir fines de semana.

Por lo tanto, **descartadas esas posibilidades**, la Dirección pasó a valorar las **peticiones trasmitidas el SIT-FSI**, que a su vez han sido recogidas directamente del colectivo afectado, fundamentadas ...ente en la **voluntariedad y su correspondiente incentivación económica**. Sobre estos ejes la ...se muestra dispuesta a:

...s).

... **deberán firmar un documento** que

...do general, supone el disfrute de los ...os 2 y 3 (que se repiten en ciclos de 2 ...nicadas con la antelación suficiente, ...pactada.

➡

...os idénticos, salvo renuncia con 15 días ... equipo rotativo se llevará a cabo tan

...ue los que se acojan al régimen ... equipo (4,0124€/h), establecido ... actividad voluntaria en fin de

... el día 16 del presente mes, ...os a reunir para ver como ...enderían del número de

...esta de la Dirección con

...obligados". Con este ...a que:

...cobrando un 38% ...r en tres turnos

...ablemente su ...o quieren ser

...estudiar y a ...dores y en ...cuenta la ...eda en

...drá a

...ta ... en que la ...debe hacer un mayor

...ían finalmente los calendarios de rotaciones, ...se a partir de ahora.

Vigo, 14 de marzo de 2019

S.I.T.-F.S.I.
SINDICATO INDEPENDIENTE DE TRABAJADORES
www.sit-fsi.es

1º REUNIÓN CALENDARIOS MAI

Debido a la sentencia promovida por CUT, sobre la puesta en marcha de los calendarios especiales que afectan al colectivo de MAI, la Dirección se ha visto obligada a anular dichos calendarios, tanto los de carácter voluntario como los obligatorios, y retornar a la situación existente en abril de 2008. Pero como las necesidades de realizar el mantenimiento preventivo, así como la demanda de atención que necesita el 4º Equipo de fabricación, persisten y son ineludibles, la Dirección ha impulsado una mesa negociadora para volver a establecer el funcionamiento y condiciones de los calendarios especiales del equipo MAI.

En la reunión de hoy la empresa presentó dos propuestas; una primera donde el turno de noche tendría presencia todos los sábados del año a fin de aprovechar al máximo posible las horas no productivas para realizar los preventivos y con rotaciones en los descansos en los turnos del día.

		S1							S2						
		L	M	X	J	V	S	D	L	M	X	J	V	S	D
TM	EQ1														
	EQ2														
	EQ3														
TT	EQ1														
	EQ2														
	EQ3														
TN	EQ1														
	EQ2														
	EQ3														

Y una segunda propuesta, idéntica a la de marzo de 2018, que contempla un calendario rotativo de 15 semanas con actividad en fin de semana. Tiene 3 ciclos estables de 4 semanas y una semana de transición entre cada ciclo, lo que supone que en el total de 15 semanas el 33% de tiempo los trabajadores estarían en régimen de lunes a viernes y el 67% en fin de semana (ver viñeta en el dorso).

...plemento eco... ...01€/h de trabajo e...

...samos nuestro desac... ...r que existe un gran des... ...sonal de los trabajadores.

...sta de calendario hemos manifestado que ...onsultar con los trabajadores, ya que ...onocen mejor las necesidades de su ...z deben trasladarnos sus peticiones y ...esfuerzo que realizan, peticiones y ...en los siguientes días.

...T-FSI siempre ha sido un firme ...ntariedad es bueno para todos

...ción económica de 4,01€/h ...uicio para la mayoría de ...ntarios de fin de semana ...erdo con ello.

...horas.

Vigo, 08 de marzo de 2019

S.I.T.-F.S.I.
SINDICATO INDEPENDIENTE DE TRABAJADORES
www.sit-fsi.es

3º REUNIÓN CALENDARIOS MAI FER

Hoy se celebró la última reunión del proceso negociador. Tal como se comprometió la Dirección la semana pasada, una vez obtenida la cantidad de voluntarios que hay en cada oficio de MAI con disposición a trabajar en fines de semana, nos presentó los calendarios definitivos para todo el colectivo.

Dependiendo del número de voluntarios por turno y por oficio los calendarios quedarán de la siguiente manera:

- Los Jefes de Equipo de los turnos A, B y Noche, al ser todos voluntarios, trabajarán con un calendario específico.
- Los Eléctricos y Puesta a Punto del turno A, cubrirán los fines de semana exclusivamente con voluntarios.
- El resto de turnos y oficios se le aplicará el calendario de referencia expuesto en las anteriores reuniones.
- Cualquier trabajador que quiera entrar o salir del régimen de voluntariedad (ciclos de 15 semanas) deberá comunicarlo con una antelación de 30 días, para facilitar la organización del taller e intentar satisfacer su petición.
- La parte económica se mantiene en lo ya expresado en anteriores reuniones: 4,01€/h de complemento de 4º equipo y para los voluntarios un suplemento a mayores de 2,45€/h.
- Como ningún sindicato presente en la mesa negociadora está de acuerdo con lo propuesto, la Dirección aplicando la legalidad vigente, procederá a comunicar el calendario correspondiente a cada trabajador de MAI, entrando en vigor a partir del 29 de marzo.

Desde el SIT-FSI, mostramos nuestro desacuerdo con la propuesta final de la Dirección porque no se han contemplado nuestras peticiones económicas, que entendemos van acorde a las exigencias de los propios calendarios.

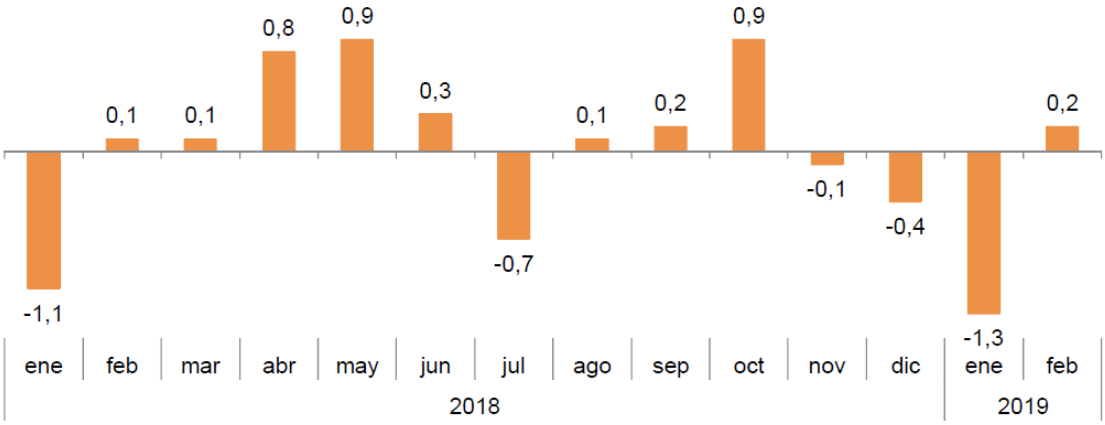
También lamentamos que esta decisión final sea perniciosa para el conjunto del equipo de MAI FER, sean voluntarios o no, que quedan en peor situación que antes de la demanda.

Tampoco compartimos como desde los otros sindicatos se sigan defendiendo soluciones como la de un "*calendario tabla rasa para todo Dios igual*". Por el contrario, nosotros lo que seguiremos defendiendo es una voluntariedad bien renumerada, en consonancia con el esfuerzo.

Vigo, 21 de marzo de 2019

ÍNDICE DE PRECIOS DE CONSUMO (IPC)

Período	Tasa índice general		
	Mensual (en %)	Anual (en %)	En lo que va de año (en %)
Febrero 2019	0,2	1,1	-1,0
Enero 2019	-1,3	1,0	-1,3
Diciembre 2018	-0,4	1,2	1,2
Noviembre 2018	-0,1	1,7	1,6
Octubre 2018	0,9	2,3	1,8
Septiembre 2018	0,2	2,3	0,8
Agosto 2018	0,1	2,2	0,6
Julio 2018	-0,7	2,2	0,4
Junio 2018	0,3	2,3	1,2
Mayo 2018	0,9	2,1	0,9
Abril 2018	0,8	1,1	0,0
Marzo 2018	0,1	1,2	-0,8
Febrero 2018	0,1	1,1	-0,9



El índice de precios de consumo (IPC) registró en febrero **una subida anual del 1,1 %,** una décima más respecto a la inflación interanual de enero, **debido fundamentalmente a la evolución de los precios de los carburantes.**

La aceleración de una décima de la inflación anual se debe a la subida de los carburantes en el último año, frente a la bajada registrada el año anterior**, lo que encareció los productos relacionados con el transporte.**

XX GRAN BAHÍA VIG-BAY EDP

07 DE ABRIL DE 2019
A LAS 11:00 HORAS

El XX Medio Maratón Gran Bahía Vig-Bay es una carrera con un recorrido urbano e interurbano, y el cual este año contara con dos distancias: 21.097 mt que completan el Medio Maratón y 42.195 mt del Maratón. Podrán participar todas las personas que lo deseen, y que cumplan 18 años el año de la prueba, federadas o no, hasta un máximo de 4.300 corredores.

El circuito está homologado por la RFEA, estando indicados todos los puntos kilométricos con una bandera señalizadora.

Más información: https://vig-bay.com/

HAPPYGORUNNING

27 DE ABRIL DE 2019
A LAS 16:00 HORAS

La carrera/andaina HappyGoRunning – Cidade Universitaria es una iniciativa del área de Bienestar, Salud y Deporte de la Universidad de Vigo en la que colaboran entidades como el Concello de Vigo, el Club Peña Trevinca Montañeros de Galicia y la Fundación Gallega contra el Narcotráfico.

Un año más ofrecen tres modalidades de participación:

- Carrera en circuito de 10 km
- Carrera en circuito de 6,6 km
- Andaina

Más información: thttps://www.uvigo.gal/eventos/happygorunning/

REAL CLUB CELTA

LA AFICIÓN DEL RC CELTA AGOTA LAS ENTRADAS PARA EL PARTIDO ANTE EL VILLARREAL.

SABIAS QUE!

-Más partidos: **MOSTOVOI** 235.
-Más goles HERMIDA 105.
-Más jornadas seguidas marcando DEL PINO 7 seguidas con 10 goles en total.
-Más minutos jugados MANOLO 19.541 (69/70 a 78/79).
-Más joven en jugar SANSÓN 15 años y 255 días más joven goleador SANTI MINA 17 años y 283 días.
-Más viejo en jugar VAZQUEZ 38 años y 275 dias, más viejo en marcar VAZQUEZ 38 años y 275 días.

Los aficionados del RC Celta se han volcado con el primer equipo de cara **al trascendental partido del próximo sábado ante el Villarreal** y han agotado todas las entradas e invitaciones disponibles. Para este encuentro, cada abonado del club podía retirar una invitación gratuita y, además, se pusieron a la venta boletos con un precio reducido.

A mayores, el club liberó el pasado viernes unas 600 entradas de Río Alto correspondientes a la grada visitante tras no recibir petición alguna por parte del Villarreal. Las taquillas del estadio ABANCA Balaídos colgaron hoy lunes el cartel de no hay billetes.

La afición celeste ha vuelto a demostrar su unión inquebrantable con el equipo. ***El RC Celta*** irá anunciando en los próximos días nuevas medidas para potenciar el ambiente antes y durante el vital partido ante el conjunto castellonense. XuntosSomosCelta.

HUGO MALLO: "ES UN MOMENTO PARA NO ESCONDERSE".

Trece partidos oficiales han jugado el Villarreal en el Estadio Municipal de Balaídos. Y es que la tardía irrupción del cuadro castellonense en la élite del fútbol español, impidió que hasta la temporada 98-99 el Celta no se enfrentará al que será su rival el sábado próximo. En total han sido una docena de partidos en la máxima categoría y uno correspondiente a la Copa del Rey de la campaña 2009-10, cuando los célticos militaban en Segunda división. El balance de resultados es bastante equilibrado ya que se contabilizan seis victorias locales, cuatro empates y tres triunfos foráneos.

Lo más curioso de esta serie de resultados es que los triunfos del Celta se produjeron en las primeros seis desplazamientos del Villarreal a Vigo. Desde el 4-1 (98-99) al 1-0 (2005-06) pasando por dos victorias por la mínima (1-0, 2-1) y otras dos por el mismo resultado: 3-1.

Celta de Vigo contra Villarreal

LaLiga · Sáb., 30/3, 18:30

Celta de Vigo contra Villarreal

OPEL GT

El Opel GT experimental se construyó para el **Salón del Automóvil de Fráncfort,** en septiembre de **1965**. Por sus suaves líneas y faros retráctiles, era muy distinto a cualquier modelo anterior de la marca. En 1967 la nueva gama Kadett B, estaba preparando el terreno para poner en producción el modelo GT con el cambio del nuevo modelo.

Diseñado por Erhard Schnell, el Opel GT es un **fastback**, que no tiene un maletero accesible externamente ni un **hatchback** convencional.

FASTBACK

Es un formato de carrocería de automóvil en la cual el vidrio trasero está casi horizontal y paralelo a la cola, formando un plano continuo. Ya que la silueta de un fastback carece de quiebres en la parte posterior, suele tener un coeficiente aerodinámico menor que un tricuerpo similar.

El diseño del prototipo original se modificó ligeramente sobre todo por razones prácticas. Como la producción prevista para el GT era de 20.000 unidades/año (pequeña para la planta de Russelsheim) se llegó a un acuerdo con los carroceros franceses Brissonneau y Lotz en Creil para que lo fabricasen ellos. En el Salón del Automóvil de Ginebra en 1971 se presentó una versión más económica denominada GT/J. Se mantuvo en producción hasta 1973, superando los 100.000 vehículos vendidos.

Homologado como **Gran turismo (automóvil)**, el GT resultó una eficiente máquina de competición, y *el especialista italiano Virgilio Conrero* logró potenciar considerablemente el motor. En su versión de calle el GT era un 4 cilindros, 1897 cc, 90 CV, tracción trasera y biplaza con cambio manual de 4 velocidades.

HATCHBACK

Es un tipo de automóvil que consiste en una cabina o área para pasajeros con un espacio de carga (maletero) integrado, al cual se tiene acceso mediante un portón trasero. Este portón incluye el vidrio trasero y el voladizo trasero es relativamente corto.

En 2006 se presentó la segunda generación del GT, y se empezó a comercializar en 2007. A diferencia del anterior, éste es un descapotable y se produjo hasta julio de 2008 en Estados Unidos, debido a que el nuevo modelo se basa en los *Saturn Sky* y *Pontiac Solstice* que se ensamblan en Wilmington, Delaware. El nuevo Opel GT monta un motor de cuatro cilindros en línea, con 2,0 litros de cilindrada y con turbocompresor que desarrolla una potencia máxima de 265 CV.

El modelo se dejó de fabricar en el año 2008, sin tener sucesor alguno en la gama de Opel.

Historia

1962: primeros bocetos del GT aún sin contrato oficial.

1965: prototipo Experimental GT.

1968: comienzo de la producción el 12 de septiembre, las carrocerías las suministra Brissonneau et Lotz, con su característica forma que recuerda a los Corvette de la época.

1969: prototipo targa del Aero GT.

1971: Opel GT/J: menos equipamiento, decoración en negro mate, precio asequible.

1973: fin de la producción tras 103.373 GT, de ellos 3.573 GT 1100.

Unos 70.000 se mandaron a los Estados Unidos.

TABLA DE MAREAS ABRIL

DÍA			MAREAS DE VIGO					ACTIVIDAD MEDIA
			1ª MAREA	2ª MAREA	3ª MAREA	4ª MAREA	COEFICIENTE	
1 L	▲ 8:17 h	▼ 21:01 h	2:37 h ▲ 0,9 m	8:54 h ▼ -1,0 m	15:09 h ▲ 0,8 m	21:08 h ▼ -1,0 m	63 medio	
2 M	▲ 8:15 h	▼ 21:02 h	3:19 h ▲ 1,0 m	9:30 h ▼ -1,2 m	15:43 h ▲ 1,0 m	21:43 h ▼ -1,2 m	73 alto	
3 X	▲ 8:13 h	▼ 21:03 h	3:54 h ▲ 1,2 m	10:03 h ▼ -1,3 m	16:14 h ▲ 1,2 m	22:16 h ▼ -1,3 m	81 alto	
4 J	▲ 8:12 h	▼ 21:04 h	4:26 h ▲ 1,3 m	10:33 h ▼ -1,4 m	16:43 h ▲ 1,3 m	22:47 h ▼ -1,4 m	87 alto	
5 V	▲ 8:10 h	▼ 21:05 h	4:56 h ▲ 1,4 m	11:03 h ▼ -1,5 m	17:12 h ▲ 1,4 m	23:17 h ▼ -1,5 m	90 muy alto	
6 S	▲ 8:08 h	▼ 21:06 h	5:27 h ▲ 1,5 m	11:32 h ▼ -1,5 m	17:42 h ▲ 1,5 m	23:48 h ▼ -1,5 m	90 muy alto	
7 D	▲ 8:07 h	▼ 21:07 h	5:59 h ▲ 1,5 m	12:03 h ▼ -1,5 m	18:13 h ▲ 1,5 m		87 alto	
8 L	▲ 8:05 h	▼ 21:09 h	0:21 h ▼ -1,5 m	6:32 h ▲ 1,5 m	12:35 h ▼ -1,4 m	18:47 h ▲ 1,4 m	81 alto	
9 M	▲ 8:03 h	▼ 21:10 h	0:56 h ▼ -1,4 m	7:09 h ▲ 1,3 m	13:11 h ▼ -1,3 m	19:24 h ▲ 1,3 m	73 alto	
10 X	▲ 8:02 h	▼ 21:11 h	1:35 h ▼ -1,3 m	7:50 h ▲ 1,2 m	13:51 h ▼ -1,2 m	20:07 h ▲ 1,2 m	62 medio	
11 J	▲ 8:00 h	▼ 21:12 h	2:21 h ▼ -1,1 m	8:39 h ▲ 1,0 m	14:39 h ▼ -1,0 m	21:00 h ▲ 1,0 m	52 medio	
12 V	▲ 7:58 h	▼ 21:13 h	3:20 h ▼ -1,0 m	9:43 h ▲ 0,8 m	15:44 h ▼ -0,8 m	22:11 h ▲ 0,9 m	45 bajo	
13 S	▲ 7:57 h	▼ 21:14 h	4:40 h ▼ -0,9 m	11:07 h ▲ 0,7 m	17:12 h ▼ -0,7 m	23:38 h ▲ 0,9 m	48 bajo	
14 D	▲ 7:55 h	▼ 21:15 h	6:13 h ▼ -0,9 m	12:35 h ▲ 0,8 m	18:42 h ▼ -0,8 m		58 medio	
15 L	▲ 7:54 h	▼ 21:16 h	1:01 h ▲ 1,0 m	7:29 h ▼ -1,1 m	13:47 h ▲ 1,0 m	19:51 h ▼ -1,1 m	73 alto	
16 M	▲ 7:52 h	▼ 21:17 h	2:07 h ▲ 1,2 m	8:28 h ▼ -1,4 m	14:44 h ▲ 1,3 m	20:46 h ▼ -1,3 m	88 alto	
17 X	▲ 7:50 h	▼ 21:19 h	3:02 h ▲ 1,5 m	9:18 h ▼ -1,6 m	15:32 h ▲ 1,5 m	21:34 h ▼ -1,6 m	100 muy alto	
18 J	▲ 7:49 h	▼ 21:20 h	3:50 h ▲ 1,7 m	10:03 h ▼ -1,8 m	16:16 h ▲ 1,7 m	22:19 h ▼ -1,7 m	106 muy alto	
19 V	▲ 7:47 h	▼ 21:21 h	4:34 h ▲ 1,8 m	10:45 h ▼ -1,9 m	16:57 h ▲ 1,8 m	23:01 h ▼ -1,8 m	107 muy alto	
20 S	▲ 7:46 h	▼ 21:22 h	5:17 h ▲ 1,8 m	11:25 h ▼ -1,8 m	17:37 h ▲ 1,8 m	23:42 h ▼ -1,8 m	103 muy alto	
21 D	▲ 7:44 h	▼ 21:23 h	5:58 h ▲ 1,8 m	12:04 h ▼ -1,7 m	18:16 h ▲ 1,7 m		93 muy alto	
22 L	▲ 7:43 h	▼ 21:24 h	0:24 h ▼ -1,7 m	6:39 h ▲ 1,6 m	12:43 h ▼ -1,5 m	18:56 h ▲ 1,5 m	81 alto	
23 M	▲ 7:41 h	▼ 21:25 h	1:05 h ▼ -1,5 m	7:21 h ▲ 1,3 m	13:22 h ▼ -1,3 m	19:37 h ▲ 1,3 m	67 medio	
24 X	▲ 7:40 h	▼ 21:26 h	1:48 h ▼ -1,3 m	8:04 h ▲ 1,0 m	14:03 h ▼ -1,0 m	20:22 h ▲ 1,1 m	53 medio	
25 J	▲ 7:38 h	▼ 21:28 h	2:36 h ▼ -1,0 m	8:54 h ▲ 0,8 m	14:51 h ▼ -0,8 m	21:14 h ▲ 0,9 m	42 bajo	
26 V	▲ 7:37 h	▼ 21:29 h	3:35 h ▼ -0,8 m	9:56 h ▲ 0,6 m	15:56 h ▼ -0,6 m	22:20 h ▲ 0,7 m	35 bajo	
27 S	▲ 7:35 h	▼ 21:30 h	4:51 h ▼ -0,7 m	11:16 h ▲ 0,5 m	17:21 h ▼ -0,5 m	23:39 h ▲ 0,6 m	35 bajo	
28 D	▲ 7:34 h	▼ 21:31 h	6:13 h ▼ -0,7 m	12:37 h ▲ 0,5 m	18:42 h ▼ -0,6 m		41 bajo	
29 L	▲ 7:33 h	▼ 21:32 h	0:53 h ▲ 0,7 m	7:20 h ▼ -0,8 m	13:41 h ▲ 0,6 m	19:42 h ▼ -0,7 m	50 medio	
30 M	▲ 7:31 h	▼ 21:33 h	1:52 h ▲ 0,8 m	8:10 h ▼ -0,9 m	14:28 h ▲ 0,8 m	20:29 h ▼ -0,9 m	61 medio	