



CGestT@mp

El fanzine de la CGT en Gestamp Bizkaia

Nº 37 JULIO de 2012 ko UZTAILA 37º ZK.

ADAPTÁNDONOS, ADAPTÁNDONOS,
VOLVEREMOS A ATAPUERCA!



¡ASUSTADLES CON LA CRISIS
PARA QUE NO RECLAMEN!



La metamorfosis de Estancaciones.

La operación VS20 ha comenzado en Estancaciones y como es habitual se sigue con las mismas formas de hacer las cosas, sin comunicar a la plantilla y al comité de seguridad los trabajos a realizar. Sólo se reacciona después de que se den los accidentes, se toman medidas y se informa. El típico caos donde cada día ves nuevos cambios sin previo aviso y falta de rigor a la hora de hacer el seguimiento para que se cumplan las medidas de prevención en las subcontratas que operan aquí.

Antes de comenzar la jornada te encuentras el bide-hori cortado de camino a los vestuarios, una vez en el puesto te hacen soportar las escavadoras con sus cancerosos humos, ruido insoportable, la luz de soldaduras, polvo y un trasiego continuo de personas.

Según la empresa “no puede estar encima de las subcontratas todo el tiempo”, pero para el control de una subcontrata cuando esta haciendo una intervención que afecta a la producción si pueden estar encima para que la reparen cuanto antes, es decir, sólo prevalecen sus prioridades y en esta no entra la prevención.

El comité de seguridad a la espera de una reunión para tratar las inversiones en seguridad a realizar en 2012, veremos donde quedan las propuestas hechas por CGT-LKN y resto de sindicatos.

Mientras, el nuevo Panteón de la iglesia gestampiana, florece junto al punto verde creado para iluminarnos con el GPS. Al igual que en las ciudades modernas, donde las riberas de los ríos se transforman en modernos centros de culto y en este caso dedicado al productivismo...

Vemos cómo las inversiones en nuevas instalaciones dejan atrás a otras inversiones de prevención “previstas desde hace años”, que se suman a los problemas cotidianos de seguridad y calidad de vida en el trabajo. Nos parece bien que se invierta, lo que no vemos es que se infravalore la ergonomía de la mayoría de los puestos, al igual que la salud de la plantilla sembradita de accidentes “descuido”, patologías reincidentes donde la Mutua no reconoce como laboral. Por otro lado pediros que seáis cada cual quien mejor cuide de vuestra salud pero hay asuntos que no están en tu mano ¿Donde queda la rejilla de ventilación que se iba a instalar en L-12 de cara al verano? Por suerte está siendo un verano templado hasta el momento, los ingravidos previstos en Pintura y Chapistería de ensamblados no aparecen ni en el fondo del mar, ¿donde está el dinero para prevención que la dirección “gestionó” cuando paramos por la muerte de un compañero y que dijo usaría en prevención.. ¿Donde?

A pesar de todo que disfrutes de tus merecidas vacaciones.

Positivo

- La empresa va a trasladar a la comunidad de empresas del polígono la necesidad de arreglar la falta de iluminación desde el acceso de logística hacia Unamunzaga en la calle paralela al río, esperamos que estén instaladas para cuando se acorten los días.
- Se acondiciona la zona entre el G2 y el río, se limpia y la mejora es notable.
- El punto verde quizás se pueda ver ya cerrado y acondicionado tras las vacaciones, nos alegrará corroborarlo y más a los compañeros que allí curran.
- Se toma la iniciativa de informar a l@s trabajadorxs sobre los accidentes que se den en la unidad de negocio y los de especial importancia que se den en la fabrica. Esperemos que la iniciativa perdure y que seamos conscientes de los riesgos.
- Se aprecia mejora en la calidad de la ropa entregada.

Negativo

-La falta de actitud por parte de la empresa de cara a la negociación de convenio, saben muy bien lo que hacen.

-La ubicación de las instalaciones que se están trasladando últimamente se hacen sin consultar al comité de seguridad, claro ejemplo de caos y peligrosidad ha sido Poste B Meriva, la falta de espacio a la hora de reinstalarlas sin plantearse demasiado los riesgos que se iban a generar:

- 1- Es un pasillo con alto tránsito de personas y del otro lado de carretillas.
- 2- Riesgo hacia quienes trabajan en las estáticas por atropello o atrapamiento,
- 3- Presencia de cestones en el pasillo de carretillas con el peligro que conlleva.

Por suerte no se lamentan accidentes relacionados con las carretillas pero sí mucha preocupación.

-Categorías, categorías, categorías, lo podemos decir en verso y también cantando, lo repetiremos cuantas veces haga falta para recordar a la empresa que cumplan lo poco que prometen.

-Se subcontratan trabajos para cambiar tuerca mal puesta en un gran número de portones que se podría absorber dentro de la fábrica.

-Caos en la fábrica con la presencia de las subcontratas, su control por parte de estampa es escaso. Tampoco vemos que se tenga en cuenta el trabajo diario de la planta en relación a los trabajos que se acometen.

-La parte fija de la prima por objetivos (paga de mayo) llega con gran retraso sin que la empresa informe a la plantilla de la causa.

-Más visitas de ambulancias y tzaraina en la empresa y no para realizar simulacros, si no por dos nuevos y graves accidentes. En los cursos de formación de chofer de ambulancia en Bizkaia se hace especial mención a cómo y cuales son los accesos a esta fábrica por sus estadísticas disparadas.

-Ruido, humo, suciedad y luces de soldadura a distancias muy cortas generadas por el traslado de instalaciones y la presencia de contratas en la empresa. Cuando llegue el día que todas las soldaduras que se hagan en fábrica se realicen sin causar inconvenientes será sinónimo de avance.

-¿Qué será de Estancaciones y sus problemas de aparcamiento si en septiembre nos encontramos con las obras de la N-634 en marcha y con menos plazas de aparcamiento? Lleva tila en la guantera, no discutas con personas de otras empresas y transmite a la empresa la causa de tu retraso si llegas tarde. ¿Se solucionará esto?

Neutro

-Como con cada visita importante llega a la planta pinturas maquillaje, en este caso la calidad en su aplicación hará que dure bastante más.

-Si consideras que la tarea a realizar en tu puesto (sea habitual o no) conlleva un riesgo para tu salud no tengas miedo y solicita que te informe debidamente de los peligros, nunca actúes por impulso.

LAB y CGT convocaron paros de cuatro horas en VW por el despido de eventuales.

Las secciones sindicales de LAB y CGT en Volkswagen Navarra convocaron a cada turno de trabajo para protestar contra la "política de despidos y permanente vulneración de derechos de la empresa".

Estos sindicatos aseguran al respecto en un comunicado que, "con los despidos iniciados por VW Navarra de trabajadorxs que cumplen 24 meses de antigüedad en la empresa", la dirección de la factoría "comete una nueva irregularidad". En ese sentido, señalan que "la situación social que se vive en VW Navarra nada tiene que ver con la privilegiada situación económica y productiva por la que atraviesa". "Es más, es incomprensible que una empresa como VW base su política social en continuos incumplimientos de la ley", destacan estas formaciones sindicales.

Fuentes de LAB apuntaron que, entre julio y agosto, unos 215 trabajadores de Volkswagen cumplen dos años en la planta y advierten de que hasta el momento la gran mayoría de quienes se encuentran en esta situación han sido despedidos y han sido sustituidos por otros trabajadores nuevos con el objetivo de no aumentar la plantilla fija.

Por este motivo, LAB y CGT convocaron una jornada de paros parciales (en las cuatro últimas horas de cada turno) para el 5 de julio, así como una concentración ese mismo día frente a la puerta principal de la fábrica. La concentración se celebró a las once de la mañana y a ella se llamó a l@s trabajadorxs de los tres turnos. También han decidido agrupar las demandas de quienes se dirijan a ambos sindicatos para "exigir el reconocimiento de la fijeza de sus contratos".



UNA EMPRESA NO PUEDE IR BIEN.....

Si no se rigen criterios estables de promoción.

Si no se reconoce la valía personal del trabajador.

Si no se reconoce económicamente.

Si no se reconoce socialmente el trabajo realizado.

De crisis en que crisis.

(texto enviado por un compañero extraída de la prensa)

Crisis. En los últimos meses es la palabra más repetida. No me hago a la idea de que lo mismo ocurra en el Chad, Haití o Tanzania. Lo que demuestra la manipulación y/o la ignorancia de algunos profesionales de la comunicación, así como la vulnerabilidad de los receptores de sus mensajes. Y es que aquí todos estamos anestesiados y nadie se cuestiona nada. Pensamos lo que nos dicen que tenemos que pensar.

Porque, ¿en qué razonamiento lógico cabe que en un mundo redondo (quiero decir limitado), podamos estar creciendo económicamente de forma infinita? Otra cosa sería crecer en conocimiento, educación o tecnología, pero casi nada de eso se mide.

Y es que en casi todo ello llevamos un estancamiento de 20 siglos, pues nada hemos aprendido desde los antiguos griegos. Hace años leí a un premio Nobel que calificaba la economía que se empeñaba en el crecimiento continuo como la “economía del cowboy”, haciendo referencia a las personas que actúan todavía como si la tierra fuera plana e infinita, donde el único objetivo es explotar o destruir.

Nadie se atreve a decir bien claro y alto que vivimos en un pequeño planeta que gira alrededor de una estrella y que iremos de crisis en crisis, de fracaso en fracaso, hacia nuestra propia destrucción. Adolfo Baños Ros.



En 2009, en plena crisis del motor, Gestamp empezó paralelamente a analizar la compra de empresas que estaban al borde de la bancarrota.

"En los peores meses de la crisis, los fabricantes de coches empezaron a preocuparse porque algunos de sus proveedores de componentes estaban teniendo graves problemas de viabilidad financiera.

Y nos invitaron a sumarnos a la puja por esas empresas". Francisco Riberas Mera, consejero delegado de la empresa familiar Gestamp Automoción, recuerda la esquizofrenia que vivieron en 2009, cuando en medio de la mayor crisis del motor, que obligó al grupo español a aplicar una estricta política de control de gastos, empezaron paralelamente a analizar la compra de empresas que estaban al borde de la bancarrota, atrapadas en los problemas de liquidez que sufrió el mercado de capitales esos meses.

Riberas no lo dudó y aprovechó esas oportunidades que surgen una vez en la vida de una empresa. Se hizo con Edscha, el histórico fabricante alemán, a finales de 2009, una de las empresas emblemáticas de la industria germana del motor. Esta adquisición y la del negocio de componentes para coches ThyssenKrupp el año pasado han provocado que Gestamp Automoción haya atravesado la recesión convertida en una empresa más fuerte y global. El grupo es en uno de las mayores fabricantes de componentes metálicos para automóviles del mundo con una facturación de 4.775 millones de euros el año pasado, frente a los 2.030 millones de 2009. Este ejercicio prevé alcanzar los 5.600 millones.

"Afortunadamente, tenemos un negocio muy equilibrado entre mercados emergentes, que van bien, como China, y en maduros, como los de Europa del Sur, caso de España, que tienen por delante un año complicado", subraya Riberas.

Estrenos

La compañía también está recogiendo los frutos del plan que puso en marcha la pasada década cuando apostó decididamente por entrar en todos los países que se han convertido en las estrellas de la industria del automóvil. Se estrenó en China, Rusia, Brasil, India o Europa del Este en pocos años.

Gestamp acaba de inaugurar una nueva factoría en China, el mayor mercado de coches del mundo. En ese país tendrá ocho centros industriales en unos años.

Riberas también destaca la prudencia de su estrategia financiera como otro pilar del éxito del grupo. Ni siquiera en la época de barra libre de dinero, el grupo se saltó la ortodoxia de que la deuda financiera no fuera superior a 2,5 veces el ebitda. Ahora, es de 1,8 veces. Gestamp Automoción registró el año pasado un beneficio operativo bruto de 550 millones de euros y este ejercicio espera superar los 600 millones.

La filial de automoción es el principal motor del Grupo Gestamp, una de las mayores empresas industriales de España con 32.000 empleados en todo el mundo y una cifra de negocio de 6.500 millones de euros.

Además del negocio de componentes para coches, integran el grupo español la empresa de acero Gonvarri, origen de la compañía, y la actividad de energías renovables.

Gestamp Automoción crecerá este año un 17%, hasta 5.600 mill.

Gestamp Automoción, la primera multinacional de componentes del automóvil española, prevé aumentar este año su facturación un 17%, hasta 5.600 millones de euros. De alcanzarlo, la división de automoción de la Corporación Gestamp habrá multiplicado por 2,7 sus ventas desde 2009. Prensa digital 22-06-2012

La evolución de las ventas del Gestamp Automoción ha sido vertiginosa. Desde 1997, cuando se independizó con entidad propia de la empresa original Gonvarri, la primera multinacional española del sector de componentes del automóvil, ha multiplicado su facturación 28 veces. De 200 millones hasta los 5.600 millones previstos para este ejercicio. Una progresión con un fuerte acelerón en los últimos años: en 2012 crecerá un 17%, pero en 2011 se alcanzó un 51% y en 2010 un 56%, según explicó ayer el presidente y consejero delegado de Gestamp, Francisco J. Riberas, dentro del ciclo de conferencias Esade-Deloitte. La empresa familiar como pilar de la economía.

Esta evolución se sustenta en dos claves, la internacionalización y el I+D, que ha permitido a la compañía desarrollar productos con un fuerte componente tecnológico, que han colocado a Gestamp como líder mundial en componentes metálicos del automóvil y situarla entre los mayores Tier 1 (empresas que abastecen de piezas directamente a los fabricantes de automóviles), según Riberas.

Deuda

Fruto de la diversificación geográfica, el grupo tiene actualmente 89 plantas repartidas por América del Norte (9), Latinoamérica (9), Europa Occidental (49), del Este (11 más 3 en proceso) o Asia (con otras 12 más 5 en proceso). El presidente de la multinacional española explica que se han ido implantando de la mano de sus clientes, una cartera que se ha ido abriendo en estos 15 años de vida con la entrada de fabricantes europeos y estadounidenses, y con menor intensidad, asiáticos (japoneses, coreanos o indios).

España ha ido perdiendo peso en este proceso. Si en 1997 aportó el 67% de la factu-

ración de la división de automoción, actualmente se sitúa en el 21%, equivalente a lo que aportan las factorías alemanas. La adquisición en los dos últimos años de las germanas Edscha -aporta actualmente una facturación de 770 millones- y TKMF al grupo Thyssen -con 17 plantas y dos centros de investigación y desarrollo- ha contribuido al aumento del peso de Alemania en las cuentas del grupo español. Una expansión con ratios de deuda bajo control. Riberas explica que actualmente el apalancamiento equivale a dos veces el ebitda anual, aunque antes de la crisis llegó hasta tres veces ebitda. La división de automoción supone el mayor peso de la corporación, que facturó en 2011 en conjunto 6.500 millones de euros, 4.770 millones en automoción.

El grupo descarta compras de empresas nacionales. El presidente de la Corporación Gestamp, Francisco J. Riberas, descarta **adquirir empresas de componentes en España. Su punto de mira está en mercados donde aumenta la fabricación de automóviles o aquellas empresas que aporten avances tecnológicos interesantes para el grupo español, muy volcado en procesos que contribuyan a aligerar el peso de los vehículos.**

En este sentido, reconoció ayer que han cometido errores "recurrentes" al adquirir empresas en mercados ya maduros, como Francia, debido en parte a la presión de algún cliente. Por contra, están interesados en países asiáticos, como Tailandia o Indonesia, o en Europa del Este. Riberas puntualizó que van allí donde están sus clientes y matizó: "No veo la entrada de fabricantes chinos en España", dijo.



C/Bailen 7 entresuelo

Dpto. 2,3 y 4

Bilbao 48003

Telf.: 944169540

www.cgt-lkn.org/estampa

estampa@cgt-lkn.org

MANDANOS TUS IDEAS A:

estampa@cgt-lkn.org

Y PARTICIPA ACTIVAMENTE



HORARIO LOCAL

COMITÉ

Estamos a tu disposición los **Viernes** por la mañana en el “nuevo” local del comité.

(Frente a L-1)

HORARIO:

9:30 H A 13:30 H

Haznos llegar tus quejas, problemas, ideas,...y todo lo que se te ocurra.

También nos puedes encontrar en
L-11, Chapistería de UN-1 y
Chapistería de NCV2

