



C/ Bailen 7 entresuelo  
Dpto. 3, 4 y 5  
Bilbao 48003

Telf.: 944169540

FAX: 944165151

lkn-cgt-estampa@hotmail.com

www.cgt-lkn.org/estampa



“Gure aitaren etxea”. CHILLIDA

Primero vinieron a por los judíos, pero no me importo porque no era judío.

Luego vinieron a por los comunistas, pero no me importo porque no lo era.

Vinieron a por los intelectuales, pero no me importo porque yo no lo era.

Después vinieron a por los periodistas, pero no me importo porque yo no lo era.

Un día, vinieron a por mi pero ya era demasiado tarde.

**BERTOLT BRECHT**

“NIRE AITAREN ETXEA”	baina nire aitaren etxea defendituko dut.
GABRIEL ARESTI	Harmak kenduko dizkidate,
	eta eskuarekin defendituko dut
Nire aitaren etxea	nire aitaren etxea;
defendituko dut.	eskuak ebakiko dizkidate,
Otsoen kontra,	eta besoarekin defendituko dut
sikatearen kontra,	nire aitaren etxea;
lukurreriaren kontra,	besorik gabe,
justiziaren kontra,	sorbaldik gabe,
defenditu	bularrik gabe
eginen dut	utziko naute,
nire aitaren etxea.	eta arimarekin defendituko dut
Galduko ditut	nire aitaren etxea.
aziendak,	Ni hilen naiz,
soloak,	nire arima galduko da,
pinudiak;	nire askazia galduko da,
galduko ditut	baina nire aitaren etxeak
korrituak,	iraunen du
errentak,	zutik.

Sgeún un etsiduo de una ivernsdiad ignlsea, no ipmotra el odren en el que las ltears etsán ersciats, la úicna csoa ipormtnate es que la pmrrea y la última ltera etsén escrriats en la psiocóin cochrtea. El rsteo peuden etsar ttaolmntee mal y aún pordás lerelo sin pobrleams. Etso es pquore no lemoes cdaa ltera por sí msima preo la paalrba es un tdo. Pseornameltne me preace icrneílbe...



# CGesT Amp

El fanzine de la CGT en Gestamp Bizkaia

Nº 06 JULIO 2007 ko UZTAILA 06. ZK.

## +

### **CGT SINDICATO LIBERTARIO Y SOLIDARIO**

**Falleció el 31 de junio de 2005, a los casi 100 años de edad debido a la falta de atención y cuidados de los medios de comunicación EITB, TVE, El Correo, y demás medios audiovisuales y escritos.**

Su compañera Anarquía, sus hijas Solidaridad, Autogestión y Apoyo Mutuo. Sus padres políticos no, porque no tiene. Sus herederos los trabajadores concienciados, sus tíos, primos, los de CNT y demás familia.

Suplican a sus amistades que sigan defendiendo la justicia social, la crítica al consumismo, los valores éticos en el mundo sindical, por lo que les quedarán muy agradecidos.

*La familia sí que recibe. Podéis llamar o ponerlos en contacto con nosotros cuando queráis.*

**ESTE ES EL ANUNCIO QUE A ALGUN@S LES GUSTARIA LEER. PUES VA A SER QUE NO**

E	SEÑOR_X (CORREO)	2	U
D	CALENDARIO INQUIETO	4	Z
U	VACACIONES	4	T
K	NOTICIAS CGT	5	A
I	REVOLUCION	7	I
A	DEUDA ECOLOGICA	7	L
	ZONA LITERARIA	8	A

## Enviado a nuestra dirección de correo por “Señor\_X”

El pasado miércoles, 27 de Junio, un operario cayó por una de las tolvas de chatarra de la Línea 11. Esas tolvas tienen una altura de 5 metros en vertical hasta la cinta transportadora de chatarra que hay debajo y sus 4 paredes son de chapa soldada además en la cinta transportadora hay retales de chatarra que son como cuchillos. El operario en cuestión cayó de pie, simplemente por ello pudo haber sufrido un desvanecimiento debido al impacto de esos 5 metros de caída y quedando a merced de la cinta transportadora de chatarra, asimismo, pudo haber caído de cabeza y las consecuencias haber sido de cualquier tipo incluso la muerte al instante.

Este accidente, ya repetido en no pocas ocasiones y desde hace tiempo, reviste una gravedad extrema pues cualquier operario de la planta sigue expuesto a este riesgo como queda demostrado con este último accidente.

La descripción aproximada del accidente es la siguiente; mientras el accidentado intentaba conectar una toma de aire en la parte superior de un troquel ya montado en prensa de la L11 otro operario previamente actuó la llave de “abrir tolvas” de ambos lados de la prensa y debido a la tardanza del mecanismo de apertura de la tapa superior de dichas tolvas, este actuó abriendo la tapa de la tolva justo cuando el accidentado estaba apoyado con el pie en la parte de abajo del mismo troquel con una mano agarrando la parte de arriba del troquel para lograr la altura necesaria y con la otra mano intentando conectar la toma de aire, ciertamente una posición peligrosa teniendo en cuenta los resbaladizo de todo el entorno debido al aceite de las abundantes fugas existentes. En esta situación el desafortunado operario fue a echar el pie al suelo que era la tapa de la tolva y, justamente esta se le abrió rápidamente iniciando así su caída por la tolva.

Analizando el entorno del accidente relatado se observan varios errores ó deficiencias que se conjugan para producir este accidente, a saber:

- Dos operarios nunca deben cambiar un mismo troquel en la misma prensa al mismo tiempo. Por seguridad un cambio de troquel lo debe realizar un único operario de principio a fin. Este error se repite frecuentemente en cualquier cambio de troquel de cualquier prensa de la planta debido a las prisas y para que no “halla nadie parado”.

- Los deficientes mecanismos de apertura de las tapas de las tolvas de chatarra de muchas prensas actúan con demasiado retardo. Ello crea peligro al transcurrir varios segundos entre la orden y la ejecución pues cualquier otro operario puede situarse sobre la tapa de la tolva en el preciso instante de su rápida y violenta apertura.

- El operario no debe subir nunca de pies a la parte inferior de un troquel asiendo con una mano la parte superior del troquel cuando se está montado en prensa ya sea para conectar tomas de aire o para coger los amarres hidráulicos cuando quedan demasiado altos. Esta acción esta totalmente asimilada entre los mismos operarios. En estos casos debería existir una escalerilla portátil adaptada en cada línea a cada máquina para tal efecto.

- Por último y más importante, es notable la nula formación de los operarios en el procedimiento seguro de cambio de troqueles en prensa ya que existen en el panel de mandos de cada prensa varios interruptores con enclavamiento de seguridad (interruptores con llave), para que el operario que actúa cualquiera de estos interruptores en un cambio de troquel pueda sacar esta llave y se la guarde hasta el momento que el propio operario considere oportuno ó según le marque el procedimiento de cambio de troquel. Estas acciones (acarrear llaves) nadie las hace en Estampaciones aún siendo un protocolo obligado por seguridad para un cambio de troquel y para cualquier intervención en máquinas de cualquier tipo.

## ¿Cuál es la única manera de hacer una revolución, Federica?

Haciéndola, haciéndola, pero para hacerla se necesita un pueblo y antes de hacer revolución hay que hacer el pueblo y esto es lo que muchos no han comprendido, no es posible creer que se puede hacer una Revolución a base de una dictadura, a base de un golpe de estado, a base de una acción de minorías. Una revolución se hace a base de un pueblo, pero hay que hacer que ese pueblo tenga conciencia y que ese pueblo tenga voluntad revolucionaria y para ello hay que trabajar de forma incesante, incansablemente y sin pérdida de tiempo.

Federica Montseny.

## LA DEUDA ECOLOGICA DE EUSKADI

A la hora de calcular el exceso de emisiones de CO<sub>2</sub>, necesitamos saber la capacidad de absorción del carbono, para ello se toma como referencia el nivel crítico 3.350 millones de toneladas de carbono en 1990.

La deuda del carbono será, el producto del exceso de emisiones de carbono por el coste socio ambiental por tonelada 58 € (según el IPCC recogidas en el informe de evaluación de 2001). Así la **deuda acumulada mundial del carbono** ascendía a **14,5 billones de €** en 2000. Si comparamos esta cifra con los datos del Banco Mundial correspondiente a la deuda financiera, nos encontramos con que la deuda externa total en el año 2000 era de 1,99 billones €; **la deuda del carbono del año 2000 supone casi el doble de la deuda financiera de ese mismo año**. A la vista de los resultados no es de extrañar que movimientos sociales tanto del Norte como del Sur hayan reclamado la abolición de la deuda externa.

Euskadi por su parte, es deudor por más de 22.000 millones de €. **En Euskadi consumimos y contaminamos demasiado**. Es necesario que la Unión Europea pase de ser la Europa del Capital a ser la Europa que aprende a vivir bajo unos parámetros reales de sustentabilidad.

Para ello se deberán modificar las actuales políticas de comercio desigual e injusto y se deberá evitar que las multinacionales Europeas sigan operando en el exterior con estándares ambientales inferiores a los de aquí. Así mismo habrán de aplicarse políticas de compensación económica de los países del Sur.

**Hay que obligar al Banco Mundial, al fondo Monetario, a la Organización Mundial del Comercio y multinacionales a asumir la responsabilidad por los daños causados en los ecosistemas y en las poblaciones afectadas.**

## EL CALENDARIO INQUIETO (MANTENIMIENTO)

Desde el pasado 7 de Febrero, fecha en la que se aprueba el calendario de los equipos de Mantenimiento en Estampación, hasta el mes de Abril, donde surge la necesidad de ponerles a 4º Relevo por necesidades de producción, pasando a cubrir todos los domingos tarde y desembocando en el mes de Mayo, con una carga de trabajo menor y con los brazos cruzados en el día del Señor.....Era de esperar descontento entre los compañeros y así nos lo hicieron saber.

**Empezamos a mover los hilos a nivel de comité, pero no es hasta el momento en el que los equipos de Mantenimiento nos convocan en Asamblea a los diferentes sindicatos, cuando verdaderamente el comité de empresa se convierte en un bloque para defender los principios por los que han sido designados.**

El día 20 de Junio ,trasladamos sus peticiones a la empresa, donde se toma buena nota de los acuerdos alcanzados.

Desde LKN- CGT queremos agradecer a los compañeros, que de esta manera, han demostrado y ejercido su derecho a la representación sindical independientemente de ideologías, simplemente mirando los problemas de frente.

### VACACIONES DE VERANO

**Hobe bizi nahi baduzu, oporak gozatu, eta egun gutxi iruditzen bazaizu, hurrengo komenioan eskatu gehiago.**

Las vacaciones de verano son un derecho desde 1922. Pero hoy día todavía hay que seguir luchando para disfrutarlas y para mejorarlas.

Después de trabajar siempre de más y cobrar de menos, los descansos son vida y de la buena. La falta de tiempo para nosotros mismos es la responsable de la mayoría de los problemas cardiacos que afectan a la tercera parte de los españoles. Y a los vascos.

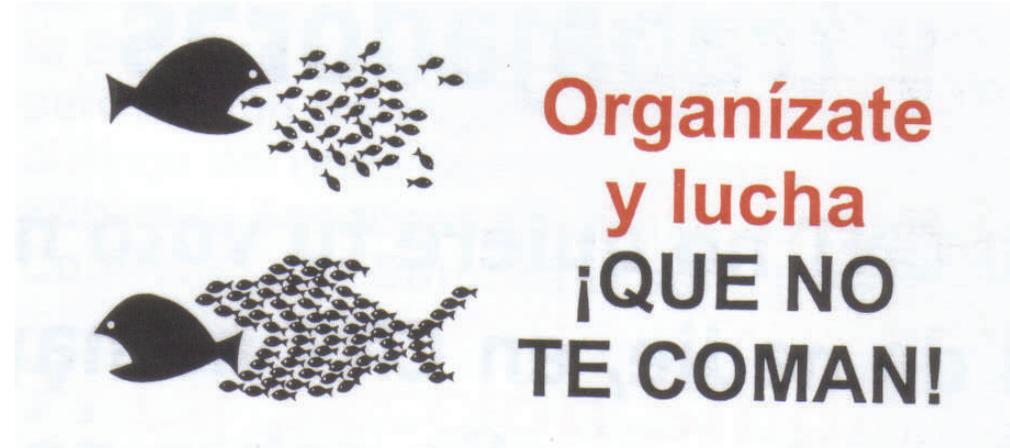
En vacaciones bajan nuestras pulsaciones y sube nuestro sistema inmunológico.

España tiene una media de vacaciones de 36 días al año, Grecia 37, Austria 38, Finlandia 39 y Dinamarca 40 días al año. Seguramente que tú tendrás menos de 36 días, pero eso se soluciona luchando para conseguirlo en tu convenio.

Está demostrado que las vacaciones SON UNA OBLIGACIÓN, porque benefician las relaciones laborales, te hacen más sociable, alivian el estrés, mejoran la inteligencia y el humor, reducen las preocupaciones, quitan el cansancio y los dolores de cabeza, fomentan la felicidad y mejoran la vida sexual. Anímate y disfruta de tus vacaciones. Tú puedes vivir sin dar golpe. Muchos ya lo han conseguido.

## Correos condenado a pagar a CGT

**Un juzgado de Sevilla ha condenado a la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos a indemnizar en 6.000 euros al sindicato CGT de Sevilla por conducta antisindical, por negarle una información que sí facilitó a otros sindicatos, con el consiguiente "descrédito" ante los trabajadores y afiliados.**



### CGT gana las elecciones en Peugeot

CGT ha sido el sindicato más votado en las elecciones sindicales celebradas en la factoría Peugeot de Madrid (Villaverde) al reunir 736 de los 3.210 votos emitidos . La suma de los votos obtenidos en los dos colegios electorales nos sitúan como primera fuerza sindical al reunir 736 de los 3.210 votos emitidos. Detrás de CGT estarían USO (700 votos), CCOO (641), UGT (553) y la Confederación de Cuadros (534). Los resultados suponen un crecimiento aproximado del 25 % en la representación de CGT en la empresa.

### Comunicado de la CGT en FORD

Ante las informaciones y opiniones que se están publicando en estos días sobre los planes de Ford respecto a su planta de Valencia, la Sección Sindical de CGT quiere aclarar que es muy difícil que se pueda garantizar por ninguna organización sindical la paz social en la factoría mientras la dirección de Ford-Almussafes continúe con su política represiva de los últimos meses. Han sido la veintena de sanciones y los cuatro despidos recientes los hechos que han provocado la justa y apropiada reacción de una plantilla que ha tenido que decir ¡BASTA!, mediante dos paros de una hora, a los expedientes disciplinarios y a las sanciones que se están aplicando a los trabajadores más castigados por los infernales ritmos de trabajo en las cadenas de montaje.

*En 2006, la producción mundial de vehículos creció un 4,7%, alcanzando los 53,6 millones de unidades fabricadas.* La mayor parte corresponde a los países asiáticos, que con un incremento en la producción del 10,5% fabrican ya 21,1 millones de unidades, alcanzando la primera posición mundial. Destaca el fuerte crecimiento de los fabricantes chinos, con un 30%, aunque solo un 20% de los 3,7 millones de coches construidos allí son de origen chino.

El año pasado fue nefasto para la fabricación de automóviles en América del Norte, por primera vez, los fabricantes americanos no alcanzaron el 60% de la producción mundial. Los datos son el reflejo de la situación de Ford y General Motors, que continúan con su reestructuración que ha supuesto, en los nueve primeros meses de 2007, la pérdida de 38.000 de los 83.000 puestos de trabajo existentes en los centros de producción de EE.UU. y Canadá, mas otras 14.000 bajas voluntarias incentivadas. La situación es pésima en el futuro, barajándose la posibilidad de que en 2008 echen el cierre 10 fábricas más. Otra prueba más son las pérdidas récord de Ford, que en 2006 sus cifras negativas alcanzaban los 12.700 millones de dólares -más de 9.397 millones de euros. Y estos números podrían ser aún peor si se incluyeran los datos del mercado de pick-up.

Por su parte, General Motors, que a comienzos de 2006 ya anunció la supresión de 35.000 de sus 110.000 puestos de trabajo, ha procedido al cierre de una docena de fábricas en EE.UU. y se ha deshecho de acciones que tenía en Suzuki e Isuzu. En marzo de 2007, Suzuki compró el 17% de las acciones que poseía GM por lo que ahora el gigante americano sólo detenta el 3% de Suzuki. La misma política de venta de participaciones ha tenido lugar en Isuzu. Estos movimientos han provocado que Toyota haya llegado al liderato de la producción mundial, desbancando del puesto a General Motors, que lo ocupaba ininterrumpidamente desde 1931. A pesar de que una parte del accionariado de GM se mostraba partidario de establecer una alianza con Renault-Nissan, las negociaciones no han fructificado. Por su parte, Toyota prosigue su política de compras y se ha hecho con el 8,7 % de Fuji Heavy (fabricante de Subaru) y con el 5,9% de Isuzu, mientras que Suzuki espera llegar próximamente a un acuerdo de colaboración con Nissan.

En Europa tampoco corren buenos tiempos. Volkswagen ha suprimido 8.000 empleos en Alemania a los que se sumarán, mediante bajas incentivadas, otros 12.000 en diferentes países europeos hasta alcanzar los 20000, una quinta parte de sus trabajadores. Esta sangría afectará también a 6.000 de los 22.000 empleados de la firma alemana en Brasil y a 2.400 de los 5.400 con los que cuenta en Bélgica. Sin embargo Volkswagen continuará con sus inversiones de Europa del Este. Mercedes-Benz sigue una política similar y las bajas incentivadas han conseguido amortizar 5.300 puestos de trabajo en 2005 y 9.300 en 2006. La marca prevé deshacerse hasta finales de 2008 de otros 6000 directivos y especialistas. Por su parte, las filiales en Alemania de Ford y Opel, que ya acometieron en los años anteriores su reestructuración, han contribuido a que la producción alemana haya alcanzado de nuevo los 5 millones de unidades.

Frente a estas dificultades, Porsche, presenta una “salud de hierro”, aumentando su participación en Volkswagen hasta el 30,6% de las acciones, siendo el socio mayoritario. Los planes de Peugeot pasan por cerrar este año su centro de producción en Inglaterra (pérdida de 2.300 empleos). El 2006 ha supuesto la salida de la crisis del grupo Fiat volviendo con fuerza a la escena internacional. Los buenos resultados del modelo Grande Punto deben refrendarse ahora con la llegada del Bravo y el Fiat 500.

Volviedo a la seguridad que nos ocupa; si el operario accidentado hubiera contado con una barrera fotoeléctrica sobre la tapa de la tolva ó no existiera tanta tardanza en la apertura de esta o si el operario hubiera dispuesto de una escalera adecuada para subirse a conectar la toma de aire o simplemente el propio operario y solo él se hubiera guardado la llave del interruptor que actúa y abre la tapa de la tolva nunca se habría caído por la tolva de la prensa.

Todo esto forma parte del trabajo cotidiano de los operarios de Estampaciones Bizkaia. Las ventajas para la empresa de esta forma de trabajar son evidentes; menor tiempo de cambio de troqueles, mayor tiempo de producción, mayor rendimiento. Las desventajas para los operarios también son evidentes; mayor inseguridad laboral, más accidentes para los operarios.

Quién conoce el protocolo correcto de cambio de troquel en prensa y no nos forma a los operarios en él es responsable de que ocurran estos accidentes. Los operarios somos las víctimas. ¡Tendrá que ocurrir, de nuevo, un accidente trágico, (que no hubiera ocurrido si se hubiera cumplido un protocolo correcto de actuación) para que todos nos tomemos en serio esta cuestión! La CGT en su programa electoral sindical en Estampaciones Bizkaia ya demandaba la creación de un departamento de “Prevención de riesgos laborales” operativo en planta e independiente del departamento medico que se encargara, en exclusiva, de las cuestiones señaladas anteriormente con soluciones prácticas eficaces. Es evidente que el sistema actual de delegados de seguridad es nulo pues desarrollan puestos en otros departamentos (calidad, producción,...) que les absorben totalmente.

No cabe achacar la responsabilidad de los accidentes laborales, como pretende la empresa a través de sus ofensivos cursos de formación, a los propios trabajadores pues nadie obra por temeridad sino por falta de formación adecuada en los procedimientos de trabajo. Esta formación debería ser periódica y actualizada a través, también, del mencionado departamento de “prevención de riesgos”. Aunque la empresa tiene en plantilla las personas que poseen las titulaciones necesarias, para cumplir la legislación vigente en cuestión de prevención de riesgos, no tiene ninguna voluntad de desarrollar dicho cometido como corresponde, pues entiende que sería una pérdida de horas de trabajo “productivo” de los operarios formados, le sería obligatorio realizar inversiones para actualizar todos los sistemas de prevención de riesgos tanto en instalaciones como en el propio edificio y, sobre todo, ralentizaría los procesos de producción (cambios de troqueles, intervenciones en línea ó en troquel montado,...)

Se comenta en la dirección que la L11 es la que arroja un mayor rendimiento a nivel mundial entre las líneas de estampación de su sector concreto de fabricación y seguramente que el apartado en el que sacamos mayor ventaja a nuestros competidores es en el de la seguridad y salarios, es decir, el valor añadido al producto por la mano de obra directa. Reino Unido, Francia, Alemania disponen de la misma tecnología que nosotros pero seguro que tienen mucha más seguridad y mejores salarios ventajas que les reducen el rendimiento. Este dato favorable para la dirección y que a algunos les hace sentir dentro de una elite contrasta radicalmente con el accidente relatado que nos refleja la triste realidad cotidiana del trabajador de una línea de estampación de “elite”. Todo esto la empresa lo sabe incluso lo reconoce implícitamente cuando, por ejemplo, después del accidente de la P45 la remodela desde el punto de vista de la seguridad para que no se repita otro accidente igual, pero el problema con mayúsculas es que convivimos con muchos riesgos laborales que los tenemos totalmente asumidos.

La implantación de la seguridad no debe, únicamente, satisfacer las exigencias concretas de la ley tras un accidente concreto para la maquina en cuestión, si no que debe ser una constatación continua y general, debe implantarse la cultura de la prevención de riesgos por ello es urgente la creación de dicho departamento de “prevención de riesgos” por nuestra propia seguridad. Para ello debemos ser conscientes de la inseguridad que padecemos en nuestro entorno laboral ... a diario. Hoy ha caído por la tolva de la prensa un compañero, mañana quizá sea yo. Escribo esta carta solo por miedo ... a que mañana sea yo.