

## ESCLAVOS EN AIRBUS, BIENVENIDOS

A final del año 2019, y con el saldo de horas de bolsa flexible de Getafe (positivas-negativas), en Defensa se hicieron 35.611,66 horas, y en Operaciones 13.502,54 horas; lo que suponen en realidad, miles de horas extraordinarias encubiertas y gratuitas... y ya ni mencionamos, porque no se contabiliza la gente que se lleva el portátil a casa y trabaja desde la cama, el sofá o el w.c.

Con el agravante de que el día 28/02 el saldo positivo se perderá y se pondrá a 0 ("que listos fueron la empresa y los que firmaron el convenio"), porque el saldo negativo si se mantiene eternamente hasta que lo recuperes.

Mucho habla la dirección del problema del absentismo, pero nada del presentismo; porque no es "normal" que haya compañeros que casi dupliquen su jornada anual de trabajo. O viven aquí, o no se entiende, salvo que estén escondidos en las instalaciones y en busca y captura por la Guardia Civil.

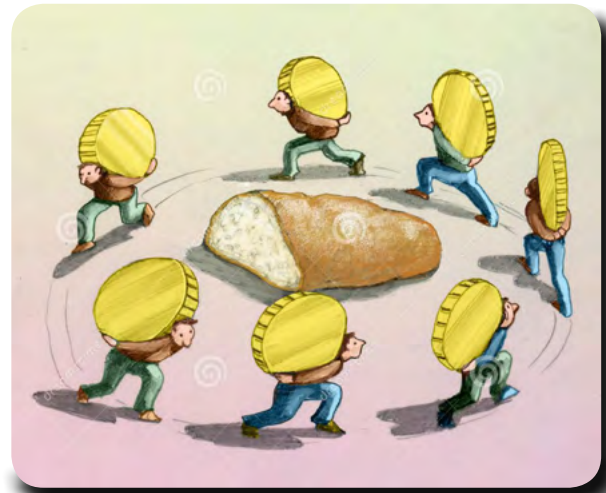
Los esclavos, cuyas horas, a final de Febrero se las regalaran a la empresa porque es materialmente imposible disfrutarlas en estos dos meses, son:

M.S.M. 1144,66 horas

L.A.L.V. 1141,59 horas

D.F.J. 982,21 horas

Esto que puede resultarte gracioso, no deja de ser realmente trágico, porque luego falta trabajo y sobramos no sé cuántos.



## AL TRAN TRAN

Con paso lento pero seguro, avanza sin descanso el proceso de subcontratación del departamento de calidad en los programas de Airbus defensa, objetivo que algunas célebres mentes de dirección tiene como hito particular. Todo empezó con el modelo de negocio del CAP, donde calidad y muchas operaciones de producción ya están externalizadas, le siguió el Retrofit del A400M que nació con un compromiso de los sindicatos firmantes con la dirección de que el 50% de producción lo harían subcontratas (palabras textuales del antiguo responsable de RRHH) y ahora le toca al Eurofighter. Como los galos en las novelas de Asterix y Obelix nos resistimos, a duras penas, frente a este sinsentido

que es la externalización de los procesos de calidad del producto. Si no verificamos lo que producimos ¿qué garantías tenemos de la calidad de nuestros productos?. Pero pese a esta resistencia y lo que parecía imposible en un programa como éste, ya han aparecido compañeros de una subcontrata verificando in situ los defectos del ala del Eurofighter. Nos dicen desde los "departamentos responsables" que es una nueva necesidad y que, al no tener suficiente personal propio (han sido trasladados a otros programas) pues hay que subcontratarlo... Primero nos meten calidad delegada y se cargan la mitad de plantilla de calidad (verificadores) y ahora como dicen que no hay gente, pues se subcontrata... ¿Sabéis como se llama eso? "Trampantojo".

**EL ESCLAVISMO FUE LEGAL.  
EL FEUDALISMO FUE LEGAL.  
EL COLONIALISMO FUE LEGAL.  
EL FASCISMO FUE LEGAL.  
EL APARTHEID FUE LEGAL.  
LAS DICTADURAS FUERON LEGALES.  
LA LEGALIDAD ES UNA CUESTIÓN  
DE PODER, NO DE JUSTICIA.**

## UNA BREVE NOTA DE 3.600 M€

Pues ya he leído su nota Sr. Fary, y no encuentro las palabras mágicas de otras notas de prensa distribuidas fuera de las fábricas para contento de accionistas, clientes y proveedores. INVESTIGACIÓN CRIMINAL POR SOBORNOS Y CORRUPCIÓN, Sr. Fary, que no son incumplimientos, son años de muy mala praxis y poca integridad ética que dirían los más finos, sus antecesores la liaron parda y ahora que todo salta, ¿qué quieren?, como decía en su carta T. Enders "...llegarán intentos de desacreditar a la alta dirección", ese mismo T. Enders que se embolso una indemnización de 36,8 M€, cuando se "autojubiló", ese mismo T. Enders que pilló a su colega francés F. Bregier haciendo trampas y decidió hundirle con una investigación que se les llevó a los dos por delante, y a lo mejor arrastra a la empresa en su caída, vaya par de gestores. A los seis meses uno "jubilado de oro" y otro trabajando en Palo Alto. Eso es lo que pasa cuando nos gobiernan irresponsables, y nos dice usted ahora que esos 3.600 M€ los pagamos nosotros, como la "jubilación" de sus directivos, solo falta que nos digan eso de "hemos vivido por encima de nuestras posibilidades". ¿Nos hará la empresa una propuesta "a lo Lola Flores", que aportemos la pequeña cantidad de 25.000€ por currito, para así poder asumir el coste de sus casos de corrupción?. Mejor sería que se empezara reclamando la devolución de la indemnizaciones millonarias a los responsables de esta corrupción, ese si que sería un buen principio.



## INFO. ASAMBLEA 8M GETAFE

¡¡Vente con nosotras a la Cadena Feminista!!! El próximo 8 de febrero, desde las 12:00 hasta las 14:00, la Comisión 8 de marzo de Madrid convocamos una cadena de mujeres (e identidades no normativas); alrededor del centro de la ciudad para dar comienzo al mes de revuelta feminista hacia el 8 de marzo 2020.

La cadena está organizada por zonas, colectivos y Asambleas, por lo que si quieres venirte con la Asamblea de GETAFE escríbenos al correo: [huelga8mgetafe@gmail.com](mailto:huelga8mgetafe@gmail.com); y ese día nos vamos todas juntas.

El objetivo de esta acción es señalar y denunciar las violencias que sufrimos como cuerpos feminizados, visibilizar las distintas propuestas que el movimiento feminista hacemos para combatir el cisheteropatriarcado y aunar fuerzas con

nuestras amigas, vecinas y aliadas para avanzar hacia un 8 de marzo combativo y disidente.

No importa que no hayas venido nunca a la Asamblea, ni que no nos conozcas, sólo importa que seas mujer y te quieras unir a la acción. ¡Llévate una prenda morada y tu paraguas morado para que se nos vea más, y si no lo tienes colorea el tuyo para no generar más consumo y residuos innecesarios!

## ¡¡OH NO!! ¡¡HA DICHO AMIANTO!!

Hay que decir las cosas como son. Y es que hace cosa de 2 años, CGT dimos la señal de alarma con la antigua nave de mantenimiento industrial de Airbus, el T20, porque se estaba viniendo abajo, literalmente. Por aquella nave pasaron desde personal de mantenimiento de Airbus, hasta personal de contratas como Actemiun, MASA (ahora personal de Siemens) Ferroser, MP, etc.etc.

Se tardaron 2 años desde que se dió la señal de alarma hasta que se reubicó a todo el personal a lugares más seguros. Pero como decíamos, hay que reconocer las cosas y Airbus ha evitado que se produzcan males mayores y ha echado abajo el edificio. Sin embargo, nos cabe hacer una pregunta. Porque en el momento del desescombros de la nave, hemos visto al personal encargado de ello, haciéndolo con máscaras FPIII y monos completos desechables porque la nave estaba rodeada de AMIANTO. Pues bien, aquí la pregunta evidente:

¿Se encargará Airbus de que todo el personal que se ha trabajado en algún momento allí, se hagan las pruebas médicas oportunas que desechen que hemos sido afectados por Amianto?

