



24 de Julho - despedida do Dr. Christian Olbrich, Director do Projecto Scirocco.

4 a 9 de Setembro - patrocínio da Volkswagen Autoeuropa em actividades da Festa das Vindimas.

12 de Setembro - evento da SIVA - Entrega oficial do VW Scirocco aos concessionários da Volkswagen em Portugal.

16 de Setembro - visita dos membros do Conselho Científico do Ministério dos Transportes da Alemanha e do Conselho de Administração da Webasto Portugal.

19 a 21 de Setembro - conferência e visita à fábrica dos directores de todas as empresas e fábricas do Grupo Volkswagen (*Group Top Management Conference*).

22 e 23 de Setembro - visita dos responsáveis do Departamento de Tecnologias de Informação da Volkswagen AG.

25 de Setembro - visita da Câmara do Comércio Luso-Alemã.

3 de Outubro - dia da unidade alemã. Evento patrocinado pela Volkswagen Autoeuropa na Embaixada da Alemanha em Lisboa.

7 de Outubro - reabrem as visitas à fábrica. Contacto para marcação: public-relations.office@autoeuropa.pt.

Conferência G.T.M.C. na Volkswagen Autoeuropa!



Os membros do Conselho de Administração do Grupo Volkswagen num dos momentos da conferência junto ao nosso VW Sharan. Da esq^{da} para a d^{ra}: Sr. Hans-Dieter Poetsch, Membro do Conselho de Administração/Finanças e Controlling; Sr. Garcia Sanz, Membro do Conselho de Administração/Compras; Prof. Dr. Jochem Heizmann, Membro do Conselho de Administração/Produção; Prof. Dr. Martin Winterkorn, Presidente do Conselho de Administração e Dr. Horst Neumann, Membro do Conselho de Administração/Recursos Humanos.

A 14^a Conferência dos Directores de topo do Grupo Volkswagen (*Group Top Management Conference*) realizou-se dias 19 e 20 de Setembro na nossa fábrica.

“Uma organização excelente! Os colaboradores estão de parabéns pelo profissionalismo que demonstraram!” - disse Andrea Hinrichs, nosso Director Executivo. Os 228 directores de fábricas e empresas do Grupo Volkswagen estiveram juntos na Fábrica Piloto e depois percorreram as naves de Prensas, Carroçarias e Montagem Final. Quisemos mostrar-lhes alguns dos equipamentos que são sinónimo de flexibilidade no fabrico de vários modelos. E também muitas das intervenções na linha de produção que trouxeram redução de desperdício. Ou seja, o sistema de produção Volkswagen, na vertente de melhoria contínua KVP Cascata.

pag. 04

Folheto para visitantes

A Área de Recursos Humanos/Comunicação Interna editou em Setembro um folheto desdobrável para entregar a todos quantos visitam a nossa fábrica.

A primeira edição de 2000 exemplares é em inglês e contempla descrições do nosso processo produtivo, dados históricos, informação sobre os carros que produzimos, etc. A sua distribuição está a cargo do Gabinete de Relações Públicas.

Podes também lê-lo no painel de informação à saída da cantina principal.

Scirocco abriu o cortejo



Festa das Vindimas em Palmela. A tradição mantém-se e os carros produzidos na nossa fábrica abriram mais uma vez o cortejo de domingo, dia 7 de Setembro. O Scirocco foi pela primeira vez apresentado ao público, depois da estreia na FIL em Abril.

pag. 12



Motorizações

Alhambra

| Modelo | Cilindrada | Combustível | Potencia / rpm | Binario Nm/ rpm |
|----------------------|------------|-------------|----------------|-----------------|
| 1,8L 20V Turbo 150CV | 1780 | Gasolina | 150 / 5700 | 210 / 1850 |
| 1,9 TDI 115CV | 1896 | Diesel | 115 / 4000 | 310 / 1900 |
| 2,0 TDI 140CV | 1968 | Diesel | 140 / 4000 | 310 / 1900 |

* Todos com tracção manual ou automática

Sharan

| Modelo | Cilindrada | Combustível | Potencia / rpm | Binario Nm/ rpm |
|----------------------|------------|-------------|----------------|-----------------|
| 1,8L 20V Turbo 150CV | 1780 | Gasolina | 150 / 5700 | 210 / 1850 |
| 2,0L 8v 115CV | 1984 | Gasolina | 115 / 5200 | 175 / 2500 |
| 2,8L V6 204 CV | 2781 | Gasolina | 204 / 6200 | 265 / 3400 |
| 1,9 TDI 90CV | 1896 | Diesel | 90 / 4000 | 240 / 1900 |
| 1,9 TDI 115CV (EU4) | 1896 | Diesel | 115 / 4000 | 310 / 1900 |
| 1,9 TDI 115CV (EU3) | 1896 | Diesel | 115 / 4000 | 310 / 1900 |
| 2,0 TDI 136CV | 1968 | Diesel | 115 / 4000 | 310 / 1900 |
| 2,0 TDI 140CV | 1968 | Diesel | 115 / 4000 | 310 / 1900 |

* Todos com tracção manual

Todos com possibilidade de tracção automática, excepto 1,9 TDI 90CV e 2.0 TDI 136 CV
Tracção 6 Motion: 2,8 L V6; 1,9 TDI 115CV EU4 e 1,9 TDI 115 CV EU3

Eos

| Modelo | Cilindrada | Combustível | Potencia / rpm | Binario Nm/ rpm |
|----------------------|------------|-------------|----------------|-----------------|
| 1,4L 122CV | 1390 | Gasolina | 122 / 5200 | 200 / 1500 |
| 1,4L 160CV | 1390 | Gasolina | 160 / 6000 | 240 / 1750 |
| 2,0 TFSI 200CV | 1984 | Gasolina | 200 / 5100 | 280 / 1800 |
| 3,2 V6 FSI 250CV | 3168 | Gasolina | 90 / 4000 | 320 / 2750 |
| 2,0 TDI CR DPF 140CV | 1968 | Diesel | 140 / 4000 | 320 / 1800 |

* Com tracção manual ou automática: só 2.0 TFSI e 2.0 TDI
Só disponível com tracção automática: 3.2 V6

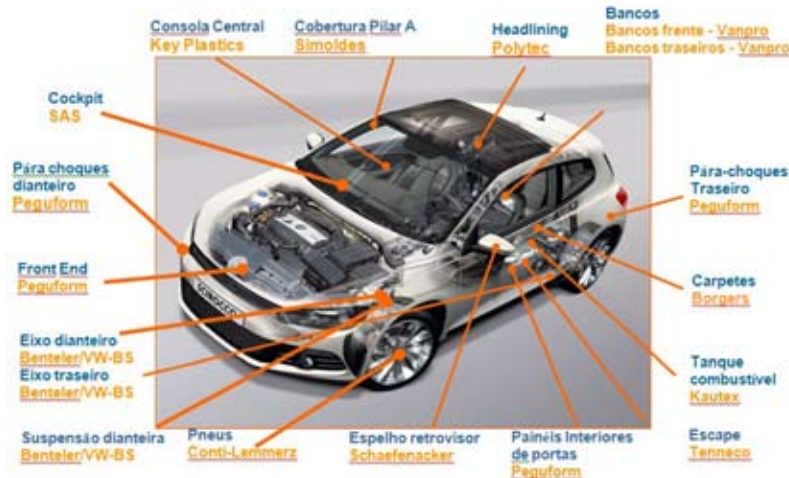
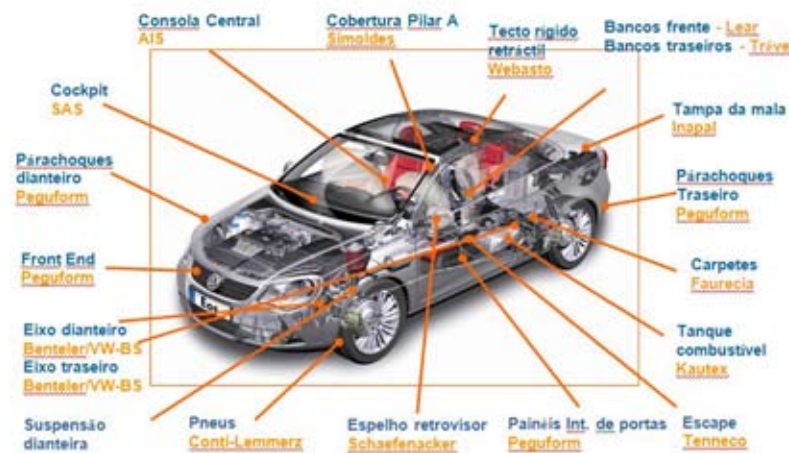
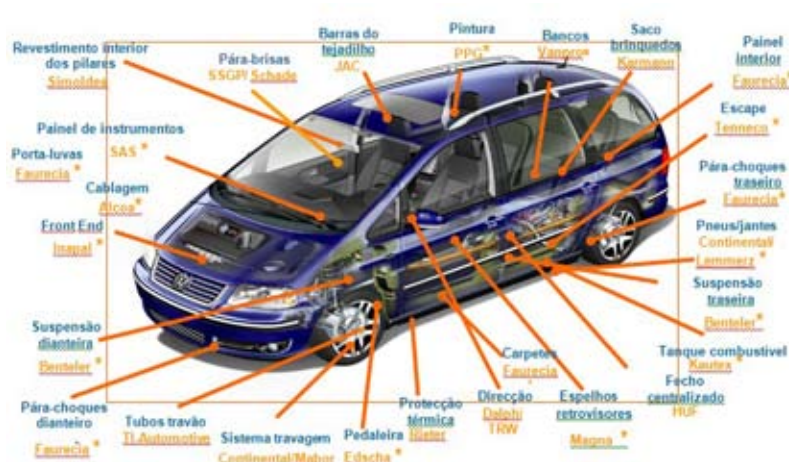
Scirocco

| Modelo | Cilindrada | Combustível | Potencia / rpm | Binario Nm/ rpm |
|----------------------|------------|-------------|----------------|-----------------|
| 1,4L 122CV | 1390 | Gasolina | 122 / 5200 | 200 / 1500 |
| 1,4L 160CV | 1390 | Gasolina | 160 / 6000 | 240 / 1750 |
| 2,0 TFSI 200CV | 1984 | Gasolina | 200 / 5100 | 280 / 1800 |
| 2,0 TDI CR DPF 140CV | 1968 | Diesel | 140 / 4000 | 320 / 1800 |

* 1.4L 122 CV só disponível com tracção manual e só a partir da semana 45/2008
1.4L 160 CV com tracção manual e com tracção automática a partir da semana 45/2008
2.0 TDI com tracção manual e com tracção automática a partir da semana 40/2008

Fornecedores

Parque industrial ou próximo (10km)



Editorial

Cada moeda tem duas faces

As férias de Verão ficaram para trás. O nosso trabalho e a situação económica em Portugal são novamente os assuntos do dia. Aliás, a economia mundial está em grande mudança. E as perplexidades são muitas.



Há poucos meses estive nos Estados Unidos, e deparei com várias situações que me fizeram ponderar sobre o “fio da navalha” que é a conjuntura económica mundial.

Constatei que lá realmente está tudo um terço mais barato do que aqui na Europa. Só para dar um pequeno exemplo, um Big Mac do MacDonald's que cá custa 3,49 euros, nos EUA custava 2,30 euros (3,49 dólares).



Como colaboradores da Volkswagen Autoeuropa, questionamo-nos naturalmente sobre que imagem o nosso Eos terá lá fora. Com esta ideia em mente, numa viagem de carro que tive que fazer, num total de 1.000 km avistei oito Eos! Um dos proprietários

com quem falei disse-me que estava bastante satisfeito. Explicou-me que o carro foi caro... mas que os americanos têm uma grande admiração pela engenharia alemã.

Também por lá vi outros carros bastante atractivos, praticamente desconhecidos na Europa. Reparei que havia muitos automóveis japoneses na estrada, produzidos em fábricas japonesas nos Estados Unidos. E, interessante, também notei que havia muitos carros americanos...parados em grandes stands de venda ao ar livre. Perante os preços da gasolina, há aparentemente dificuldade em vender estes automóveis que consomem muito, apesar dos grandes descontos promocionais que faziam nesses stands.

De regresso a casa, investiguei nas páginas de Internet quais tinham sido esses automóveis japoneses e americanos que tinha visto por lá. Vi as marcas e modelos, as características e... acima de tudo, os seus preços. São cerca de um terço mais baratos do que aqui.

Nós, Volkswagen Autoeuropa, exportamos cerca de 98,5% da nossa produção para o estrangeiro. Uma grande parte vai para países onde o dólar é a moeda corrente. Para o Eos, inclusive, os Estados Unidos são o nosso grande mercado de vendas. Durante quanto tempo mais aceitarão os americanos pagar mais por carros de engenharia alemã, produzidos em Portugal? Quanto tempo temos ainda para fazer frente à diferenciação cambial?



As férias terminaram. A vida diária operacional envolveu-nos e temos novamente que fazer aquilo que tínhamos deixado parado antes das férias. Temos que continuar a nossa estratégia de crescimento: melhorar a **qualidade** da engenharia alemã *made in Portugal*; otimizar as nossas estruturas de **custos** e, acima de tudo, aumentar a nossa **flexibilidade** para que o sobe e desce dos mercados não represente risco para a nossa fábrica. Principalmente quando, face à instabilidade actual, não se adivinha quando a economia estará de novo em recuperação.

A verdade é que não podemos esperar que alguém nos ajude. Temos que pegar o destino nas nossas próprias mãos, caso contrário não conseguimos nada.

Julius von Ingelheim
Director da Área de Recursos Humanos

O 1º Scirocco da Autostadt



A Autostadt em Wolfsburg, na Alemanha, é um sofisticado centro de entrega de carros da marca Volkswagen aos clientes finais.

Herr Hermann Lars e a sua namorada foram os primeiros clientes do Scirocco. Às 8 horas do dia 29 de Agosto receberam as chaves. Estavam felicíssimos, segundo Luis Pascoal e Alexandre Sequeira, nossos colegas na foto.

A inspeccionar os carros que chegam à Autostadt e também os 2040 Scirocco que chegaram a Emdem para a introdução no mercado alemão, foram destacados os colaboradores da Volkswagen Autoeuropa: Carla Eusébio, Pedro Flamínio, Luis Pascoal, Carlos Matos, Pedro Cândido, Miguel Ferreira e Alexandre Ferreira.

Ficha Técnica

Publicação de:

Autoeuropa - Automóveis, Lda.
Quinta da Marqueza - 2951-510 Quinta do Anjo

Responsável:

Julius von Ingelheim

Fotografia, pesquisa, redação e visualização:

Isabel Carimbo

Cartoons:

Alberto Pereira

Colaboradores directos nesta edição:

(ver junto dos artigos)

Maquetização, fotocomposição e impressão:

AlexandreGest, Lda.

Tiragem:

3 200 exemplares

e-mail:

isabel.carimbo@autoeuropa.pt

“O Grupo tem um futuro vamos mostrar ao mundo a nossa força!!”

Em que ponto está o Grupo Volkswagen hoje? Quais são os desafios para as diferentes marcas e regiões? Onde estão as oportunidades e quais são os riscos que temos que enfrentar no futuro? Na 14ª Conferência de Directores de topo do Grupo Volkswagen (G.T.M.C.) cerca de 215 Directores de fábricas das marcas do grupo analisaram o status quo e reuniram-se para encontrar respostas às questões mais importantes sobre o futuro da empresa.

“O Scirocco é o terceiro modelo, mas ainda não estamos satisfeitos”

Miguel Sanches, Director da Área de Carroçarias, Sandra Augusto, Chefe de Divisão de Cadeia de Fornecimentos e Andreas Hinrichs, Director Executivo, protagonizaram um dos momentos da Conferência. Conversaram com Wilfried von Rath, Director do Departamento de Recursos Humanos da Liderança, e contextualizam um pouco a Volkswagen Autoeuropa.



“(...) Pensando no Scirocco lembro-nos de imediato da fase de lançamento deste carro que representou um enorme desafio para todos nós. O Eos marcou o início da produção da plataforma A na fábrica. O Scirocco é também um veículo da plataforma A e é a confirmação da flexibilidade e da competência da nossa equipa, que se têm vindo

a desenvolver há já duas décadas nesta fábrica.

“(...) A atribuição do Scirocco à Volkswagen Autoeuropa é o reconhecimento da confiança que o Grupo Volkswagen deposita no crescimento e na evolução da nossa fábrica e isto faz-nos sentir muito orgulhosos.

“(...) O grande desafio da Volkswagen Autoeuropa será o de preparar a equipa para a produção de quatro modelos diferentes numa única linha de produção, em 2010. Isto representará uma grande diferença para a situação actual, dado que actualmente produzimos em duas linhas. Em primeiro lugar, necessitamos de uma flexibilidade muito elevada por parte de todos os colaboradores. Naturalmente que esta aspecto envolve fortemente negociações com os representantes dos colaboradores (Comissão de Trabalhadores), mas já demos os primeiros passos

e penso que já demonstrámos bons progressos. Estou optimista em relação a este aspecto. Em suma, todo o país observa o que fazemos. E as nossas acções são muitas vezes referenciadas como exemplos para a indústria em Portugal.” - Andreas Hinrichs.

“O Scirocco representa emoção para mim. Quando eu disse ao meu pai que íamos construir aqui a 3ª versão, ele comentou que tinha sido o seu carro de sonho quando jovem!...Jovem e motivada é também a equipa que temos aqui. Os colaboradores são muito orgulhosos da sua fábrica e do significado que ela tem na economia portuguesa. Passámos por tantas alterações, desde a joint venture Ford Volkswagen... Mostrámos que temos flexibilidade e capacidade para enfrentar grandes desafios! (...)” - Sandra Augusto.

“O nosso maior desafio foi construir este carro extraordinário com a precisão exigida pelos novos standards da Volkswagen.” - Miguel Sanches.



Área de Carroçarias. Em cartão, constroem-se as ferramentas e peças de uma estação de trabalho. Simula-se assim os movimentos e balanceamento das estações. É o método 3P (Production Process Preparation), que já introduzimos na fase de planeamento do Eos e do Scirocco e que se pretende multiplicar em todas as fábricas. Objectivo: mais rigor no investimento, optimização do processo de trabalho e uma diminuição clara do desperdício logo na fase de planeamento de uma linha de produção. Nesta Área, foi também apresentado o sofisticado - e flexível - equipamento Flexframe, que permite soldar a estrutura de vários modelos de diferentes plataformas em sequência, trocando as ferramentas específicas de cada um deles. Neste momento solda apenas o Scirocco. No futuro... esperamos que venha a soldar mais!!

Dr. Jochem Heizmann, membro do Conselho de Administração do Grupo Volkswagen com o pelouro da Produção, destacou as pedras chave do Sistema de Produção Volkswagen e apresentou vários exemplos ilustrativos da sua introdução em várias fábricas. Seguiu-se a vista às naves de produção da nossa fábrica, onde este sistema tem estado a ser introduzido via mais de cem workshops KVP Cascata realizados até há data. As intervenções de carrinhos com ferramentas junto à linha, de bancos ergonómicos para montagem e de novos conceitos logísticos melhorou a produtividade em 16%. No final da Conferência, o



Área de Montagem Final. Um dos conceitos logísticos mais importantes do Sistema de Produção Volkswagen: o supermercado de peças, perto da linha. As peças para cada tipo de carro são previamente colocadas dentro de caixas. Para o Operador da linha, a montagem torna-se depois mais rápida, precisa e à prova de erro.

Conselho de Administração resumizou o que pensa serem as tarefas chave para os próximos anos: “Estamos convictos de que construímos as fundações correctas para o futuro”. O Grupo terá lançado vinte modelos totalmente novos em 2010, ganhando assim novos clientes. A matriz do sistema modular de plataformas permitir-nos-á alcançar poupanças muito significativas, enquanto serve simultaneamente mais segmentos de mercado. Nas regiões e mercados de crescimento, como a China, Rússia, Índia e

EUA, as novas fábricas estão a ser construídas na altura correcta. Para além disso, o Grupo está a investir na indústria local de fornecedores e de concessionários, precisamente nestas áreas.

“Temos toda as razões para encarar o futuro com confiança- ninguém mais gere nove marcas tão fortes e ninguém como nós oferece um leque de produtos tão vasto que abranja todo o espectro automóvel, com 160 modelos de carros de passageiros e comerciais.” – rematou Prof. Dr. Martin Winterkorn. O Presidente do Grupo fechou com uma mensagem clara. “Este Grupo tem um futuro – vamos mostrar ao mundo a nossa força!”



Área de Montagem Final. O Prof. Dr. Martin Winterkorn e um dos Directores de fábrica ouvem atentamente a explicação de como funciona o carrinho (trolley) de peças que acompanha o Operador e o significado das marcações de piso. A fita preta é marcada numa escala de 10 e define o local exacto onde a peça deve ser entregue assim como dá uma ideia ao Operador do seu tempo de processo para aquela estação.

Um obrigado a todos os que ajudaram!



Guias, Apresentadores, colaboradores de todas as Áreas: o esforço para uma organização impecável foi unânime. A fábrica brilhou, e soubemos mostrar o nosso melhor!

Saudações para os Autoeuropeus!



Emilio Sáenz e sua mulher, Mercè Sáenz, saudaram todos os colaboradores que encontraram no seu percurso pelas naves. “É uma grande emoción estar aqui de novo!”. Emilio Sáenz foi o nosso Director Executivo entre Outubro de 2003 e Janeiro de 2007 e é actualmente o Director da fábrica da Volkswagen em Pamplona, Espanha.

Também Jaroslav Holeček, ex-Director da Área de Recursos Humanos na nossa fábrica e exercendo esse mesmo cargo agora fábrica de Kaluga na Rússia, cumprimentou efusivamente todos os colaboradores que o reconheceram na visita. “Está tudo perfeito, tão bem organizado!”. “O que sinto? Muita nostalgia!” – disse, emocionado.

Balanço do 1º semestre

Entrevista com Andreas Hinrichs, Director Executivo

Seis meses após a sua nomeação como Director Executivo, Andreas Hinrichs expressa os seus sentimentos face à situação actual da nossa produção e revela os seus pontos de vista em relação aos passos que temos que percorrer até ao final do ano.



O seu objectivo é que no futuro a nossa fábrica produza quatro carros diferentes, significando isso duplicar o volume actual e preencher a capacidade instalada na fábrica. Quais são os passos chave para alcançar este grande objectivo?

A.H. - Antes de responder às suas questões, deixe-me congratular todos os colaboradores pelo seu desempenho no lançamento do Scirocco.

Agora, voltando à sua questão, o primeiro ponto é de que o foco estará na Qualidade, Produtividade e Custo por Carro.

O segundo ponto é de que temos que ter flexibilidade técnica e humana. Queremos um conceito de linha única na Área de Montagem Final, para termos a flexibilidade de aumentar o volume de uns modelos e de diminuir o de outros, de acordo com o fluxo de encomendas dos nossos clientes.

O mesmo se aplica à Lei do Trabalho que, esperamos, se altere e permita uma maior flexibilidade, como por exemplo, poder-se trabalhar seis dias por semana no primeiro semestre do ano e 4 dias no 2º semestre, ajustando assim os produtos à procura.

Com estes aspectos, será possível para a nossa fábrica utilizar na totalidade a sua capacidade instalada. Em Setembro produzimos cerca de 500 carros por dia. Isto representa somente 65 % da nossa capacidade.

Scirocco. Como pode sumarizar o lançamento?

A.H. - Até Setembro, obtivemos bons resultados de qualidade e também preenchemos o volume de introdução para o mercado alemão. Até ao fim de Outubro, temos que introduzir o Scirocco noutros mercados da Europa. Este ano, só exportaremos para a Europa.

Quando olhamos para estes dados, reconhecemos que conseguimos realizar a maior parte dos nossos objectivos. Mas ainda há ainda alguns pontos críticos a melhorar em futuros lançamentos. Por exemplo, dar mais melhor formação aos nossos colaboradores; verificar melhor as ferramentas produzidas por fornecedores externos e também as peças críticas compradas a fornecedores. Confirmar, em termos de qualidade, as peças CP7 antes do SOP; concretizar mais processos de controlo para assegurar que reduzimos ao mínimo as surpresas no início da produção.

E temos que desenvolver o processo de resolução de problemas, para conseguirmos ter bons resultados com o novo carro

Qual a sua opinião sobre os colaboradores portugueses da nossa fábrica? Como descreveria o seu carácter; a forma como reagem às chefias; o modo como trabalham, etc.?

A.H. - Se compararmos a Volkswagen Autoeuropa com outras fábricas, devemos realçar a motivação da nossa equipa e a sua flexibilidade.

Todavia, podemos trabalhar mais a sistematização, promovendo processos e operações estandardizadas, não só nas áreas de produção, mas também em todas as outras áreas da fábrica. Temos que ser capazes de definir operações standard e também de as colocar em prática.

Para tudo na fábrica, temos que realmente garantir que conseguimos sempre os mesmos níveis de qualidade e os mesmos resultados de desempenho.

Por um lado, é requerida consistência e, por outro, é requerida flexibilidade. Os processos devem ser estáveis e as pessoas devem ser adaptáveis.

Como é que encara a estrutura organizacional dos recursos humanos na empresa?

A.H. - Com a complexidade crescente e a variabilidade dos processos e produtos, as nossas chefias têm que melhorar o processo de delegação.

Cada colaborador tem que assumir um leque de responsabilidades e tomar decisões. Temos que evitar que haja uma escalada até às chefias sobre todo o tipo de questões.

Os Especialistas são especialistas no seu trabalho. Temos que lhes dar os poderes respectivos, aumentando assim o seu sentido de responsabilidade pelos resultados.

A fábrica beneficia com a atribuição de responsabilidade a cada colaborador. As decisões devem ser tomadas por especialistas e não só pelas chefias.

Desafios 2008. Prémio de Objectivos versus ponto da situação do desempenho no 1º semestre

Produtividade. No 1º semestre alcançamos um desempenho de horas por carro muito próximo do objectivo proposto para 2008. Também a produtividade aferida através do desempenho de número de carros produzido por colaborador obteve um bom nível de desempenho.

* SOP- Start of Production. Início de produção em série.

** URQ- Unidade Reguladora de Qualidade. Designação aplicada às várias equipas das Áreas de Produção/Manutenção.

O que é que deve ser feito para alcançar, e mesmo ultrapassar, o número de carros por colaborador, para que os colaboradores tenham um Prémio de Objectivos maior?

A.H. - Estamos a cumprir o número de horas por carro que planeámos. No que respeita ao número de carros por colaborador, a situação espera-se que melhore ainda mais na segunda parte do ano, depois da fase de lançamento do Scirocco.

Qualidade. Objectivo: zero falhas A e B nas auditorias internas diárias. Este critério pesa 25% no Prémio de Objectivos.

O que tem de ser feito para ajudar os colaboradores a garantir melhores resultados neste critério? O que é que os colaboradores têm que fazer?

A.H. - Temos que nos focar nas falhas B por carro: temos que as reduzir e evitar. E isto não significa que tenha de haver mais pontos de controlo (check points) para verificar o carro. O controlo de qualidade tem que ser feito em cada URQ** e, no mesmo sentido, com cada fornecedor. Trabalho de equipa. Cada equipa tem que assegurar a sua qualidade no trabalho, não permitindo que as falhas passem para o cliente interno da frente, a URQ seguinte.

Isto terá um efeito positivo nos resultados de Qualidade, nas auditorias de qualidade diárias (Audit).

Melhoria contínua. Se as ideias dos colaboradores geradas através de workshops de KVP Cascata, KVP², Poke Yoke e PRIS, trouxerem poupanças de € 3.750.000 no fim do ano, os colaboradores recebem 100% neste critério. No 1º semestre, o resultado é de € 2.462.358.

Que tipos de sugestões de melhoria o fascinam mais? Quais as que trazem mais poupanças para a fábrica?

A.H. - Estamos no bom caminho. Se olharmos para o número e temas de workshops já realizados, prevemos que até ao fim do ano alcançaremos o objectivo. Gosto de ver os nossos colaboradores a identificar desperdício e, mais importante, a terem ideias para o reduzir.

A maior parte das ideias simples para reduzir desperdício são extremamente eficazes. Ideias simples, sem grandes investimentos, que evitem riscos e efeitos negativos no nosso indicador de "custo por carro".

E também gostaria de ver as ideias que combinam a redução de desperdício com uma vantagem ergonómica para o colaborador.

Assiduidade. Este indicador de desempenho não conta para o Prémio de Objectivos este ano, mas é um dos melhores indicadores que a nossa fábrica pode apresentar para competir por novos carros. No 1º semestre, alcançámos 98,6% de assiduidade média e o objectivo para todo o ano de 2008 é 98,8%.

O absentismo de longa e curta duração aumentaram no 2º trimestre. Já foram identificadas as potenciais causas?

A.H. - Sim, podemos observar um aumento no 2º trimestre. Mas no 3º estamos a reduzir. Não encontramos nenhuma razão em especial.

No 1º semestre fomos o nº 1 na Liga de Saúde Europeia do Grupo Volkswagen e temos que congratular todos os nossos colaboradores por isso.

Organização e Limpeza. As auditorias internas referem uma média de 1.02 no primeiro semestre face à média máxima de 1.03 que devemos alcançar até ao fim do ano. Este critério pesa 10% no Prémio de Objectivos.

Acha que o reduzir o investimento em intervenções de organização e limpeza desmotiva os colaboradores a actuar proactivamente?

A.H. - Alcançamos óptimos níveis nos últimos anos, com o investimento que fizemos para implementar boas práticas. Estamos orgulhosos da nossa fábrica e gostamos de a mostrar aos nossos visitantes. O objectivo agora é manter este nível elevado e manter a nossa fábrica sempre limpa. Particularmente agora, que somos uma fábrica sem tabaco, os fumadores devem usar os cinzeiros para as beatas, por exemplo. É uma atitude simples e demonstra o nosso civismo.

Também penso que para manter os níveis de limpeza actuais não vejo necessidade de grandes investimentos.

Entrega a clientes. O nosso objectivo é fornecer 74% dos nossos carros na semana programada e, melhor, 22,4% com uma semana de antecipação (objectivo mínimo 20%). O status no 1º semestre está em: 78% e 19,2%.

O que influenciou estes resultados? O que temos que melhorar?

A.H. - Temos algum espaço aqui para melhorar. Primeiro, temos que assegurar o volume diário planeado. O volume diário e não só os objectivos semanais planeados.

O passo seguinte é produzir em sequência deste a Área de Carroçarias à de Montagem Final. Começamos já com o processo "colar de pérolas" (Perlenkette) de produzir os carros programados sem os retirar da linha ou da sequência para reparação ou por outras razões.

Este é um projecto muito ambicioso para os próximos três anos. E será possível se melhorarmos o nosso índice de carros à primeira (FRC. First Run Capability) em todos os pontos de controlo (checkpoints). E para isso, temos que reduzir o número de ocorrências por carro.

Área de Qualidade / Planeamento e Análises

Concessionários americanos vieram conhecer a fábrica do Eos

De 21 a 25 de Julho, um grupo de “colegas” da Volkswagen of America que prestam apoio técnico aos concessionários do mercado norte americano vieram conhecer in loco o modo de montagem do VW Eos.



O grupo ficou fascinado com a fábrica, com a nossa organização e afabilidade. Aprenderam técnicas de montagem e desmontagem de componentes do Eos, que lhes são úteis no dia a dia com os clientes. Observaram mais em pormenor a montagem do tecto e as últimas alterações que foram introduzidas no carro. Aprenderam, por ex., a substituir uma borracha DQT antiga por uma versão nova, a retirar ou substituir um segmento C, etc.

Os números do Eos no mercado norte americano

- De Janeiro a Agosto de 2008, dos 32.499 VW Eos produzidos, 9.327 foram para o mercado norte americano (28,7% da produção total).
- Os clientes dos Estados Unidos e Canadá preferem as cores Candy white, Uni black, Eismeerblau/Sapphire blue. As menos requisitadas são o dark maroon (USA) e o Reflex silver metallic (Canadá).
- A motorização mais requisitada nos dois países é: 2.0l 16V FSI 147kW 4 cilindros a gasolina.

“Esta visita foi importante por três motivos. Primeiro, fomos capazes de lhes mostrar a estabilidade do nosso processo, apresentando-lhes os diversos pontos de controlo de qualidade, ou, por exemplo, a quantidade de vezes que accionamos a abertura do tecto, antes do carro sair de fábrica. Em segundo lugar, assegurámos que estes diferentes grupos de apoio de campo deste mercado ficassem actualizados em relação às soluções que temos para intervenção técnica. E, por último, estabelecemos uma melhor e mais próxima relação, o que facilita sempre a comunicação.” - sintetizou Eddy Urbanus, Especialista da Área de Qualidade/Análise de dados de campo.



Joey Heard, há 20 anos na Volkswagen of America. É responsável pelas vendas e assistência técnica no estado da Geórgia.

“Controlo 165 concessionários. Eu próprio guio um Eos e sinto que é o carro que me deu mais prazer de conduzir até hoje. Um dia parei num semáforo ao lado de outro Eos. Eu, com o meu Eos iceberg blue. A lady, com um vermelho. Ela vira-se para mim e diz “Não acha que este é o carro mais giro de conduzir que há?”. Fiquei super bem disposto!

Aqui na fábrica vimos que estão focados no controlo de qualidade, principalmente relacionado com entradas de água e ruídos. Vimos bons desempenhos.”



Daniel Puszczewicz. É Director técnico responsável pelo estado da Florida.

“- É realmente um prazer guiar o Eos. Tem um bom design. Interiores e exteriores perfeitos. É único. Não há muitos na concorrência assim, o mais parecido é o cabrio da Volvo. O Beetle, todavia, continua com mais sucesso. A maior parte dos clientes são mulheres. Adoram o carro! A minha mensagem é de que continuem focados na qualidade!”



Stevan Bleakley, é responsável pela região entre Los Angeles e Orange.

“-Nesta região circulam carros caros e importados. Especialmente carros alemães. O Eos está no nível mais baixo de preços e é mais acessível do que comprar um descapotável da BMW ou da Mercedes. Todavia, pelo que vejo, os proprietários dos Eos adoram o carro. Achem que é um carro “calmo” para manter uma conversação, mesmo quando se guia com velocidade. E é também um carro confortável para grandes viagens. Fiquei muito agradado com a linha de montagem, com os Operadores, que trabalham bem e sem stress.”



Michael Bruene. É responsável por todos os 134 concessionários da Volkswagen no Canadá.

“Os meus técnicos tinham algum medo de trabalhar o tecto, por ser tão especial, mas a situação está controlada. No Canadá, os condutores guiam este carro quase sempre aberto, seja Inverno, seja Verão! Os clientes estão muito impressionados com a fantástica capota. O 2.0l é a única opção que oferecemos. Em relação à fábrica, trabalhei em várias fábricas e não há comparação possível com esta! Com a limpeza, os uniformes, a organização do posto de trabalho...Falei com as pessoas aqui e apercebi-me de que trabalham com orgulho e dedicação.”

2º lugar em Segurança em 2007



25 de Junho. Volkswagen Eslováquia, em Bratislava. Na sequência das auditorias de Segurança Industrial, realizadas pela casa mãe em 2007, alcançámos o 2º lugar.

1º lugar: Bratislava: 85,66%; **2º lugar:** Volkswagen Autoeuropa: 84,49% e **3º lugar:** Pamplona: 83,13%. Estas foram as notas finais das auditorias às três unidades europeias de produção automóvel da Volkswagen, identificadas com menos acidentes de trabalho em 2007 e com um excelente nível de sensibilização dos seus colaboradores para o trabalho em segurança. Este reconhecimento anual é feito desde 1985 às fábricas alemãs e a partir de 2005 passou a ser extensível a todas as fábricas europeias. Nos anos de 2005 e 2006 alcançámos o 3º lugar.

Entrega do diploma de “Segurança Laboral do Grupo Volkswagen”. Prof. Dr. Jochem Heizmann, Membro do Conselho de Administração do Grupo Volkswagen/Produção, (primeiro à esquerda); de Andreas Hinrichs, Director Executivo da Volkswagen Autoeuropa, de Vítor Marques, Especialista de Segurança/Corpo de Bombeiros na nossa fábrica e de Sr. Uwe Bartels, responsável pelo Comité de Saúde, Segurança e Ambiente na Comissão de Trabalhadores do Grupo Volkswagen.

KVP Cascata



Área de Carroçarias

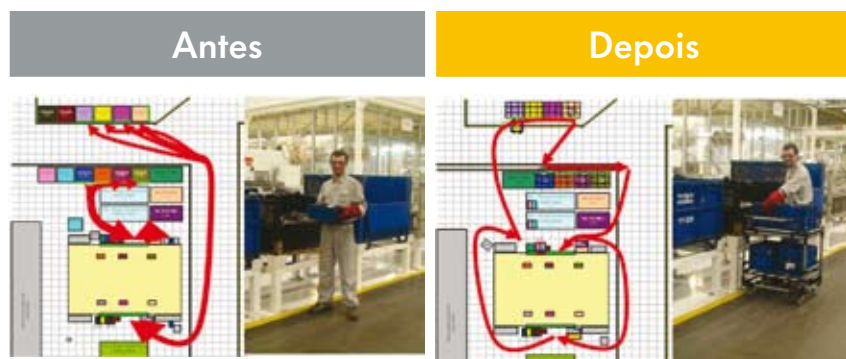
Laterais MPV. Mais ergonomia no trabalho dos Operadores

Um dos objectivos do workshop do KVP Cascata nos laterais esquerdos do MPV foi preparar a linha para o aumento de volume de 150 para 170 unidades por dia. Depois de analisadas as estações, a equipa implementou várias ideias para reduzir o desperdício, focando-se fortemente na diminuição de reabastecimentos (refills). As alterações melhoraram substancialmente as condições ergonómicas dos Operadores.

Como resultado destas ideias - algumas delas aqui sumarizadas- produzir-se-ão os 170 MPV por dia sem acréscimo de Operadores, um aumento de Produtividade de 13.3% e uma poupança de € 5,677€!

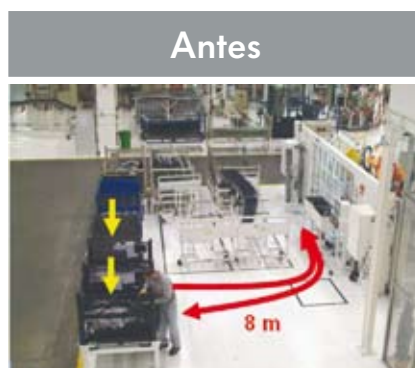


Da esq^a para a dir^a: Paulo Barreto (Carroçarias); Miguel Vieira (Logística); Pedro Escórcio (Carroçarias); Sílvia Rosado (Sistemas de Produção); Miguel Reixa (PAI), Tiago Pereira (Sistemas de Produção); António Norberto (Engenharia Industrial Estratégica), Carlos Ribeiro (Carroçarias)

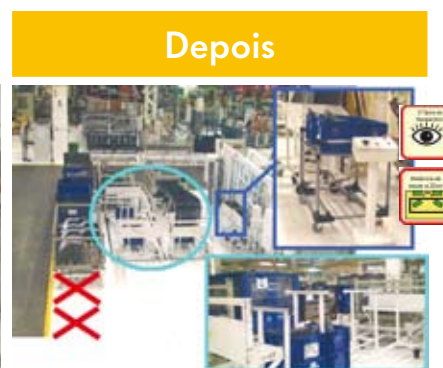


O Operador tinha que pegar uma caixa pequena, deslocar-se até à rack, encher a caixa com 60 peças, deslocar-se com a caixa cheia até estação e decantar estas peças para dentro de caixas fixas no jig da estação. Fazia isto para cada uma das 8 peças, duas a três vezes por dia.

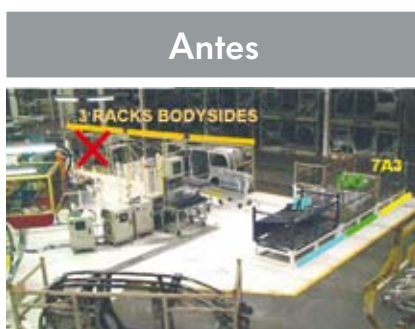
Com a implementação de um carrinho Trilogiq e a alteração das caixas fixas para caixas móveis KLT, o Operador agora faz apenas um circuito por turno, abastecendo as 8 caixas no carrinho Trilogiq, e substituindo as caixas vazias na estação por estas cheias.



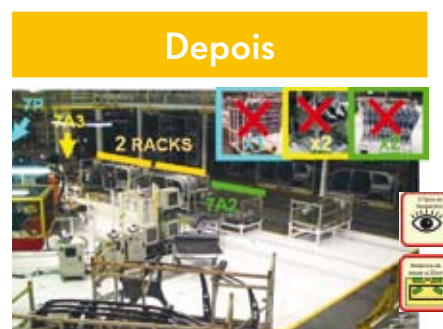
O Operador tinha que se deslocar 8 metros, empilhar 20 peças, deslocar-se novamente 8m até estação e decantar as peças para o carrinho de apoio (repetia 9 vezes por turno para cada uma das duas peças).



A decantação destas duas peças para KLT agora está a ser feita noutra estação com mais tempo disponível. As KLT são transportadas para a estação através dos carrinhos da 7K1, e o Operador agora só tem que pegar nas KLT e colocá-las no trolley trilógiq ao lado da estação.



Os racks longe da estação obrigavam os Operadores a decantar as peças (algumas uma a uma) para carrinhos de stock intermédio que traziam para perto da estação.



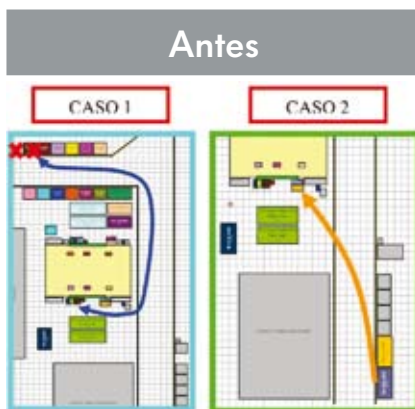
Com a eliminação de 1 dos 3 racks dos Laterais, conseguiu-se otimizar o layout de forma a colocar os três racks (7A, 7A2, 7A3) perto da estação, eliminando a necessidade dos cinco carrinhos de stock intermédio.



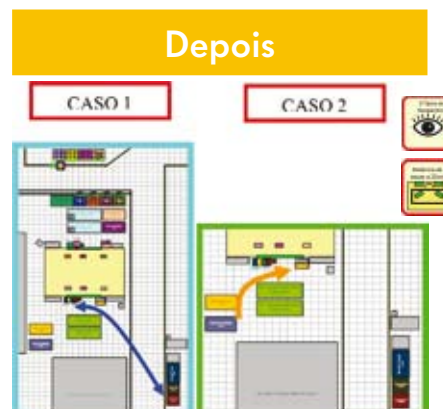
O Operador tinha que se deslocar 56m cada vez que tinha que pedir peças.



Foi instalado um novo computador a 6m da estação.



Caso 1: O Operador deslocava-se 58m para reabastecer cada uma das duas peças e outros 58m para a estação. Isto, dezassete vezes por turno! Caso 2: O Operador deslocava-se 38m para reabastecer cada 1 das 2 peças e outros 38m para a estação. Sessenta e oito vezes por turno!



Caso 1: redução da distância percorrida em 50%! Caso 2: Redução da distância percorrida em 69%!

KVP Cascata



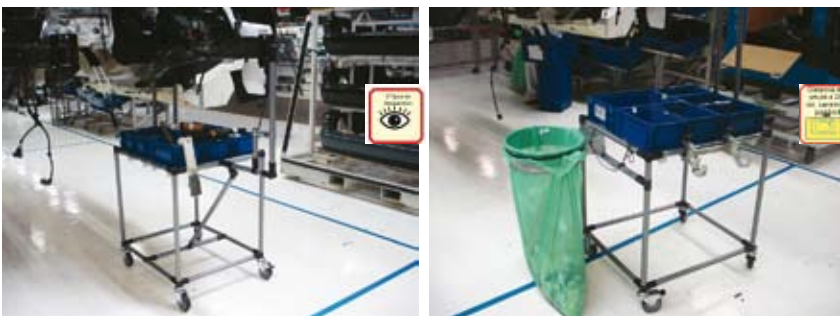
Onda 1, passo 1

Montagem Final, Linha MPV, URQ 5.1

Neste workshop, a equipa analisou os treze postos de trabalho da URQ 5.1 onde são montados os amortecedores traseiros, pára-choques traseiro, tubos de combustível; tubos de AC e dos travões, depósito de combustível, escudos protectores, etc.

A equipa começou por verificar os deslocamentos dos colaboradores de e para as racks de peças, quantificando assim uma parte do desperdício.

Numa segunda fase, a equipa tentou reduzir esses deslocamentos com a introdução em linha de pequenos “carrinhos” e racks trilógiq. Foram também marcadas linhas azuis no chão para demarcar as estações e assim ajudar os Operadores a perceber quando se encontram a trabalhar fora da sua estação, situação que, por vezes, os leva a fazer grandes deslocamentos (=desperdício).



Na terceira fase, a equipa conseguiu otimizar vários processos, reduzindo as movimentações dos Operadores. Racionalizou o espaço junto à linha e alterou também o balanceamento das tarefas entre os Operadores. Com estas acções de melhoria, a equipa conseguiu reduções de desperdício, para além de colocar todas as estações com uma carga de trabalho abaixo dos 95%.

Resultados:

- Aumento da produtividade em 8.3%
- Poupança total prevista € 23.041



Da esquerda para a direita, em pé: José Apolinário (Montagem Final), Luis Carolino (Logística), Norberto Barata (Montagem Final), Paulo Almeida (PAI) Manuel Guerra (Moderador – Sistema de Produção). Ausente na foto: Paulo Machado (Montagem Final).

Antes



- Peças muito distantes da linha, rack danificado
- Rack fora da estação, indicado pela linha vermelha.

Depois



- Construção de trilógiq e movimentação do rack para dentro da estação

Área de Montagem Final / Departamento Sistema de Produção

Puxar sim. Empurrar não.

O processo de melhoria contínua KVP Cascata (Kontinuierlicher Verbesserungsprozess) assenta na organização do trabalho e dos processos e apoia o Sistema de Produção Volkswagen sob quatro princípios. Um deles é o conceito de “pull” (puxar). As peças, ou os carros, devem ser entregues/produzidos na linha conforme a necessidade.

Para concretizar este princípio na Área da Montagem Final, estão a ser implementadas várias regras.

João Melo, Director da Área, explicou-nos o que está a ser feito.

“Aquilo que eu sinto é que o “sentido de urgência” para resolver os problemas aumentou significativamente junto de todas as equipas, tanto da Produção, como das Áreas de apoio, Logística, Qualidade, etc..” – João Melo.

Carros acumulados em parque

“Era comum acumularmos carros com problemas nos parques para depois os finalizar em fins de semana especiais de retrabalhos de pintura, carroçaria e montagem final. Esta “filosofia” imperou durante muitos anos, e resumia-se a “empurrar” (push) os carros para a frente no processo, mesmo que não estivessem a 100%” – comentou João Melo.

“Isto trazia imensos custos adicionais à fábrica, com pagamento de horas suplementares ao fim de semana. Além disso, a zona PDS, de fim de linha, prolongava sistematicamente 2, 3 horas à noite o seu turno para conseguir actualizar o volume previsto de produção para o dia. Sem dúvida, este era um sistema desequilibrado, e esta “filosofia” tinha que mudar, mais cedo ou mais tarde.”

O novo sistema

“No novo sistema procurámos seguir o princípio de “puxar” do Sistema de Produção Volkswagen, que será uniforme para todas as fábricas. Antes do shutdown informámos toda a organização, - da Administração aos Operadores - do que íamos fazer. Quando regressaram das férias de Verão, os colaboradores repararam que os parques exteriores estavam sem carros e fechados”.

O que foi feito?

- Estabeleceram-se “Autorizações de inventário” nas várias áreas de reparação (pintura, carroçarias, Chassis Buyoff, zona 15. reparações de água, etc.). É um layout que define o número máximo de carros que podem estar à espera de reparações, a qualquer hora do dia. Cada vez que uma dessas zonas atinge o limite, a decisão a tomar é parar a linha de produção imediatamente anterior. Em casos excepcionais, quando por ex., há uma peça em falta, só três pessoas podem autorizar colocar carros em espera nos parques exteriores: Miguel Sanches, Director da Área de Carroçarias; Andreas Hinrichs, Director Executivo e João Melo, Director da Área de Montagem Final.
- Para além de se terem fechado os parques exteriores, delimitaram-se as zonas de inspecção ao longo da linha com marcações a cores no piso – amarelo, verde, azul. Os Operadores sabem que não podem passar carros com problemas para além dessas “barreiras”, obrigando-se a corrigi-los dentro do perímetro definido.

Só se produz aquilo que se pode

“Esta “filosofia” está ainda em teste. No mês de Setembro estamos ainda a fazer pequenas afinações, nomeadamente nas reparações de pintura. Todavia, a experiência das duas primeiras semanas mostra que houve uma melhoria significativa no inventário nas áreas de reparação. Parámos a linha quatro horas, mas a produção já foi entretanto recuperada, por não estarmos a produzir na capacidade máxima.”

“Desde as férias que não tivemos mais necessidade de solicitar horas extraordinárias aos Operadores. Apenas nas reparações de pintura tivemos pequenos grupos de intervenção.” – João Melo.

Que vantagens vêes no novo sistema?



António Pereira (Carias), Área de Montagem Final, zona de reparações mecânicas de carroçaria (Bodymecânica).

“- Incentiva as pessoas da produção a terem um bocadinho mais de responsabilidade nos problemas para não aparecerem tantos aqui, especialmente os mais repetitivos.”

Desvantagens? Temos que andar mais a correr para não entupir e parar a linha....”



Afonso Mendes, Zona 15.

“Ter menos carros aqui implica que podemos trabalhar melhor as reparações, com menos pressão.”



Paulo Pereira, Garagem de Pintura na nave de Montagem Final.

“Acho que está bem feito. Não se acumulam tantos carros... quem passava lá fora e via os parques com carros...dava mau aspecto. O trabalho agora está mais organizado.”



Luis Cortez, Reparções de carroçarias na nave de Montagem Final.

“-Acho que as coisas melhoraram, e eu já cá estou há catorze anos. Principalmente a nível de mossas, que vêm da produção, as coisas funcionam melhor. Mas ainda há coisas a melhorar. Por exemplo, acho que aparecem aqui muitos carros batidos, e penso

que essas reparações grandes deviam ser evitadas, pois trazem bastantes custos à fábrica certamente. E se calhar era só terem um bocadinho mais de cuidado a guiarem os carros lá fora, em testes...”



Pedro Lopes, Área de Qualidade/Aceitação Final (na nave de Montagem Final).

“A ideia é ótima. Em relação à Qualidade, notou-se que os carros estão melhor em termos de FRC (First Run Capability) mas não sei se está relacionado com as novas medidas. Se assim for...é para manter!”

Nota-se que há um maior seguimento dos problemas pelas pessoas e uma maior preocupação em mandar os carros para a frente o melhor possível.”



CP 7: a marcação amarela no piso é uma fronteira simbólica que não pode ser ultrapassada por carros com defeitos vindos de trás.

R.V.C.C. - 9º ano de escolaridade na Academia de Formação ATEC

Parabéns por terem chegado até ao fim!

O processo de Reconhecimento, Validação e Certificação de Competências é desenvolvido em Centros de Novas Oportunidades e permite a adultos maiores de 18 anos com habilitações escolares inferiores ao 4º, 6º, 9º ou 12º ano vejam reconhecidas, validadas e certificadas competências que adquiriram ao longo da vida e em diferentes contextos.

A validação das competências é formalizada numa sessão de júri, conduzindo à emissão de um certificado e/ou diploma.

O primeiro grupo de colaboradores que iniciou dia 27 de Março o 9º ano de escolaridade teve a sua sessão de júri final dia 29 de Julho.

Continuam abertas, sem prazo limite, as inscrições para o 9º ano de escolaridade.
Contacta a ATEC.

Como foi o curso? Que mais valias te trouxe?



Pedro Inácio, 35 anos, Operador da zona do Sealer, Área de Pintura.

"Custou um bocadinho, pois eu já estava esquecido de alguma matemática. Estava fora da escola há 20 anos O curso ocupou-me muito, com leituras, trabalhos, e depois ainda a fábrica..."

Agora que acabei, sinto-me com vontade de tentar o 12º ano, mas antes quero fazer um curso de inglês.

O curso trouxe-me mais vocabulário, mais prática de raciocínio matemático e já dou menos erros a português...!"



Paulo Iglesias, 40 anos, Técnico II de Controlo de stocks na Área de Compras e Logística.

"Tinha o 6º de escolaridade e agora fiquei com o 9º. Custou-me bastante por causa do horário. Trabalho na fábrica no turno fixo da noite e tinha as aulas das 16h às 18h. Depois ia para o trabalho das 23.30h até às 8h. Avivei algumas matérias de matemática e do português. Não notei grande melhoria em saber fazer sínteses das informações e em argumentação. Até porque como Líder de equipa já faço bastante comunicação com a equipa para resolver os problemas do dia a dia. Vou agora fazer uma pausa para melhorar o inglês. E depois avanço para o 12º ano com mais bases."

"Tinha o antigo curso industrial de Serralheiro feito em 1968, e que me deu a entrada na fábrica. O mais difícil agora para mim foi a disciplina de "Tecnologias de Informação". Já tinha alguma experiência com SAP, Excel, Word... Mas o Powerpoint foi o mais difícil. O meu filho com 24 anos, também se chama João Pinho e trabalha no Armazém NPM. Ele já tem o 12º ano. E o pai quer chegar lá.... Mas há muitos inscritos, posso não entrar na 1ª fase. Dos conteúdos, gostei de rever tudo, principalmente noções de matemática e de cidadania...os comportamentos cívicos, etc. Mas no português... eu tinha um discurso escrito sem pausas, e agora já faço as frases com sentido. Com a matemática, já faço os cálculos das despesas lá de casa no computador... Dizer que o curso é fácil e que ao fim de quatro semanas já temos os galões...não é bem assim. Temos de trabalhar!"



João Pinho, 55 anos, Serralheiro de Cunhos e Cortantes desde 1994.

"Tinha o antigo curso industrial de Serralheiro feito em 1968, e que me deu a entrada na fábrica. O mais difícil agora para mim foi a disciplina de "Tecnologias de Informação". Já tinha alguma experiência com SAP, Excel, Word... Mas o Powerpoint foi o mais difícil. O meu filho com 24 anos, também se chama João Pinho e trabalha no Armazém NPM. Ele já tem o 12º ano. E o pai quer chegar lá.... Mas há muitos inscritos, posso não entrar na 1ª fase. Dos conteúdos, gostei de rever tudo, principalmente noções de matemática e de cidadania...os comportamentos cívicos, etc. Mas no português... eu tinha um discurso escrito sem pausas, e agora já faço as frases com sentido. Com a matemática, já faço os cálculos das despesas lá de casa no computador... Dizer que o curso é fácil e que ao fim de quatro semanas já temos os galões...não é bem assim. Temos de trabalhar!"

"Tinha o antigo curso industrial de Serralheiro feito em 1968, e que me deu a entrada na fábrica. O mais difícil agora para mim foi a disciplina de "Tecnologias de Informação". Já tinha alguma experiência com SAP, Excel, Word... Mas o Powerpoint foi o mais difícil. O meu filho com 24 anos, também se chama João Pinho e trabalha no Armazém NPM. Ele já tem o 12º ano. E o pai quer chegar lá.... Mas há muitos inscritos, posso não entrar na 1ª fase. Dos conteúdos, gostei de rever tudo, principalmente noções de matemática e de cidadania...os comportamentos cívicos, etc. Mas no português... eu tinha um discurso escrito sem pausas, e agora já faço as frases com sentido. Com a matemática, já faço os cálculos das despesas lá de casa no computador... Dizer que o curso é fácil e que ao fim de quatro semanas já temos os galões...não é bem assim. Temos de trabalhar!"

"Tinha o antigo curso industrial de Serralheiro feito em 1968, e que me deu a entrada na fábrica. O mais difícil agora para mim foi a disciplina de "Tecnologias de Informação". Já tinha alguma experiência com SAP, Excel, Word... Mas o Powerpoint foi o mais difícil. O meu filho com 24 anos, também se chama João Pinho e trabalha no Armazém NPM. Ele já tem o 12º ano. E o pai quer chegar lá.... Mas há muitos inscritos, posso não entrar na 1ª fase. Dos conteúdos, gostei de rever tudo, principalmente noções de matemática e de cidadania...os comportamentos cívicos, etc. Mas no português... eu tinha um discurso escrito sem pausas, e agora já faço as frases com sentido. Com a matemática, já faço os cálculos das despesas lá de casa no computador... Dizer que o curso é fácil e que ao fim de quatro semanas já temos os galões...não é bem assim. Temos de trabalhar!"

1º R.V.C.C. na ATEC

- 27 de Março a 29 de Julho de 2008
- Inscreveram-se 65 adultos
- 44 de outras empresas (Webasto, Schnellecke, Avison, Continental Lemmerz e Acciona, Faurecia e Prosegur)
- 10 colaboradores da Volkswagen Autoeuropa terminaram com sucesso
- Próximo grupo a iniciar o RVCC do 9º ano e o 12º ano: sem data definida
- Inscrições estão abertas para futuros grupos 9º e 12º anos: contacto ATEC, geral: 21 210 73 00

José Almeida publica "No reino de Drakis"



José Almeida autografou o seu livro para dezenas de pessoas. À sua esquerda, Drª Adília Candeias, vereadora para a Educação na Câmara Municipal de Palmela e à direita, a Srª Filipa Carvalho, coordenadora do Voluntariado da Associação Acreditar.

José Almeida, 48 anos, trabalha na Área de Qualidade, onde é auditor dos Requisitos Legais que são obrigatórios nos carros que produzimos. Quando o seu filho tinha 3 anos escreveu-lhe a história "No reino de Drakis". "É um conto com uma mensagem subliminar sobre a invasão negativa dos adultos no mundo das crianças, e as mágoas e frustrações que isso pode causar". O filho fez 18 anos no dia 9 de Setembro, e José Almeida decidiu oferecer-lhe o conto editado num pequeno livro. E mais, decidiu também oferecer parte da receita dos 500 exemplares à Associação Acreditar que apoia crianças com cancro nos vários Institutos Portugueses de Oncologia do país. "Amor, emoções e solidariedade, são as três palavras que encaixam neste conto que escrevi para o meu filho. E não encontrei maneira mais bonita que esta para celebrar a sua entrada no mundo dos adultos!" - explicou durante a apresentação do livro aos inúmeros convidados, colegas e membros da Comissão de Trabalhadores que ocorreram ao Centro de Entregas da Volkswagen Autoeuropa.

O Conselho de Gerência da Volkswagen Autoeuropa apoiou esta sua iniciativa de cariz social e cultural.

José Almeida já vendeu cerca de 350 livros, e entregou parte da receita à Associação Acreditar. O livro custa cinco euros e está disponível em várias bibliotecas da região, onde está a ser dinamizado. Pode também ser encomendado a José.almeida@autoeuropa.pt ou josealmeida.teatro@sapo.pt

Dez anos de casa

23 de Julho de 2008 foi o dia de jubileu para os colaboradores que assinaram contrato com a empresa entre 5 de Janeiro de 1998 e 2 de Junho de 2008. Foi a 2ª celebração em 2008, e até ao final do ano haverá mais uma.



João Melo, Director da Área de Montagem Final, foi o orador desta celebração que, como sempre, incluiu um almoço convívio e a entrega a cada colaborador de um certificado de reconhecimento e de um cheque brinde. "Os que aqui estão, vestem a camisola da Volkswagen Autoeuropa por dentro há já dez anos. São parte de uma empresa de referência em Portugal, que representa 1,2 % do PIB nacional e 4% das exportações portuguesas. Como sabem, estive a trabalhar já no Brasil, África do Sul, Alemanha...e posso dizer-vos que a atitude perante o trabalho aqui, faz a diferença (...). A curto prazo, vamos produzir 2061 Scirocco para encher os concessionários alemães. Estamos confiantes que vai ser um sucesso.(...) Continuamos a lutar por mais produtos dentro do grupo Volkswagen e, se continuarmos a trabalhar bem, estamos confiantes que conseguiremos. Como é evidente, não nos podemos esquecer dos TPC: Qualidade e Produtividade são o nosso principal foco, perante a casa-mãe."



Departamento de Comunicação Interna / Departamento Sistema de Produção

Campanha KVP Cascata motiva os colaboradores

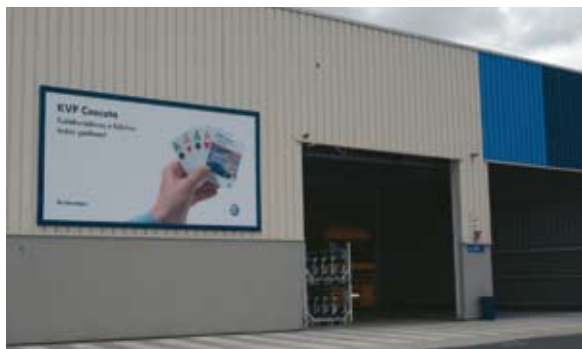
A exemplo do que a Volkswagen Eslováquia e outras fábricas estão a fazer no sentido de motivar os seus colaboradores para se envolverem no Sistema de Produção Volkswagen, nomeadamente em workshops de melhoria contínua “KVP Cascata”, também a Volkswagen Autoeuropa arrancou com uma campanha de marketing interno.

Os símbolos que alertam para as várias práticas de produtividade, ergonomia, redução de stocks, tempos de espera, etc. vão sendo assimilados pelos colaboradores.

Estão a ser distribuídos por todos os colaboradores cartões desdobráveis com uma breve descrição do que é o KVP Cascata e com todos os símbolos que remetem para os vários tipos de intervenções de melhoria. Um cartão para guardar e consultar!



Dois outdoors de 5x3m foram afixados junto ao corredor pedonal e na parede a norte da nave de Montagem Final. “KVP Cascata. colaboradores e fábrica: ambos ganham” é a mensagem motivadora.



Dois cartazes de tamanho A0 foram afixados lado a lado em cinco paredes junto das naves de produção. De duas em duas semanas, os posters com os vários símbolos “KVP Cascata” são mudados, para que todos possam identificar as várias possibilidades de intervenção e melhoria nas estações/locais de trabalho.

Área de Qualidade

Ele é o único que pode auditar as empresas para as qualificar como fornecedores da Volkswagen

António Bento, 41 anos, é colaborador da Área de Qualidade desde 1994, onde passou por vários departamentos. Actualmente está no Departamento Peças Compradas, onde exerce a função de Auditor de fornecedores. É o único nesta função: confirma se as empresas portuguesas têm condições de qualidade para serem fornecedoras do Grupo Volkswagen.



É fundamental para o Grupo Volkswagen existirem fornecedores com qualidade em Portugal a vários níveis: Logística (redução custos de transporte); Produção (evitando peças NOK) e Qualidade (diminuição das reclamações do cliente).

António Bento é o único que está autorizado pela casa-mãe a auditar empresas para as qualificar como fornecedores do Grupo Volkswagen. Fá-lo

quer em empresas que pretendam vir a ser fornecedores da Volkswagen, quer nos actuais fornecedores da Volkswagen, que têm de ser auditados regularmente.

No caso desta auditoria ter um resultado positivo- ou seja, mais de 92%, o fornecedor está qualificado para fornecer o Grupo Volkswagen. Se tiver mais de 82%, está condicionalmente qualificado. Caso tenha um resultado negativo, menos de 82%, a empresa não será fornecedora da Volkswagen.

Em média, cada auditoria no fornecedor demora 2 dias. O plano de intervenção é definido em conjunto pelos Departamentos Qualidade da Volkswagen Autoeuropa e da Volkswagen AG.

Procedimentos à lupa

O que é que ele faz, na prática? Agenda a visita às instalações dos fornecedores no Parque industrial e também noutras localidades do país. Prepara uma check-list para a auditoria. Verifica se os processos que os fornecedores utilizam para produzir as peças para os nossos carros, estão de acordo com as normas da Volkswagen. Em cada fornecedor,

são auditados os processos de fabrico, os equipamentos de produção, a sua manutenção, a qualificação dos colaboradores, o processo de fornecimento de matéria-prima, de expedição, a satisfação do cliente e a melhoria contínua. É também feita uma auditoria do produto a peças produzidas no momento.

Por fim, elabora o relatório da auditoria, distribuindo ao fornecedor, à Volkswagen Autoeuropa e à Volkswagen AG.

No caso de serem detectadas não-conformidades, o fornecedor elabora um plano de acções e posteriormente é-lhe feita uma nova auditoria.

De três em três anos, todos os fornecedores são auditados e classificados em termos da qualidade. Esta intervenção sistemática, pretende garantir que não há degradação da qualidade do fornecedor.

Para ser auditor

Para ser auditor há que ter uma certificação prévia de Auditor dos sistemas de Qualidade ISO 9000 e ISO/TS 16949, de processos VDA 6.1 e VDA 6.3 e de ferramentas da qualidade (SPC, FMEA, etc.).

No caso de António Bento, por indicação da Volkswagen AG, frequentou durante dois meses vários institutos de certificação de Qualidade na Alemanha. Fez os exames para obter o seu diploma de Quality Manager e depois de Auditor. Posteriormente, durante um ano, acompanhou um auditor da Volkswagen AG. Em Julho de 2007, passou a fazer auditorias sozinho, em Portugal.

Depoimento

“Qualidade nos fornecedores portugueses: o que achas que ainda há a fazer?”

De um modo geral, e com excepção de alguns bons exemplos, devia haver uma melhoria da qualidade, quer a nível dos processos produtivos, quer a nível da cultura da empresa para a qualidade.

A nível da gestão deverá ser uma ferramenta para a melhoria contínua. Na minha opinião, a qualidade tem de passar a ser feita por todos os colaboradores e não só a ser controlada por alguns.”



O cartaz de 2008



No dia 4, na inauguração da Festa, o nosso Director Executivo, Andreas Hinrichs esteve presente no "moscatel de honra", acompanhado da mulher. À dtª na foto, a Presidente da Câmara de Palmela, Drª Teresa Vicente. À esqª, a Presidente da Comissão das Festas, Drª Lurdes Atalaia. Representaram ainda a nossa fábrica, João Melo, Director da Área de Montagem Final e mulher, e Carmo Jardim, Relações Públicas e Governamentais.



Quatro colaboradores da Área de Qualidade conduziram lentamente os VW Scirocco, Eos, Sharan e Seat Alhambra



A Rainha das Vindimas e as suas damas de honor, no trono que fechou o cortejo pelas ruas de Palmela.



Julius von Ingelheim, membro do Conselho de Gerência/Recursos Humanos, deu o tiro de partida para a prova de ciclismo entre a Volkswagen Autoeuropa e o quartel de bombeiros de Palmela. No final, premiou os vencedores, no palco das festas. Mário Fernandes, do Grupo desportivo "Janotas e Simões" foi o 1º entre os 90 participantes.



A Rainha das Vindimas eleita no 1º dia das festas chama-se Trezinha, tem 19 anos e nasceu na África do Sul. Juntamente com as damas de honor e a Miss Simpatia sorriram e alegraram todos os eventos das Festas de Palmela.



Este ano comemorou-se o centenário da existência do vinho moscatel, com uma produção limitada de 9000 garrafas com a mistura de todas as castas existentes. À venda... em Palmela!



As colaboradoras do Gabinete de Relações Públicas e Governamentais animaram o palco da Manhã Infantil, distribuindo bolas e pequenas mochilas com o logótipo Volkswagen, às crianças de escolas da região.



Um dos carros das bandas filarmónicas.



Julius von Ingelheim adora os queijos, vinhos e bolos portugueses. E o queijinho de Azeitão não podia faltar.

Universidade do Porto



25 de Julho. Universidade do Porto. Da esqª para a dtª: Professor J.A. Barros Basto; Julius von Ingelheim, membro do Conselho de Gerência da Volkswagen Autoeuropa/ Recursos Humanos; Andreas Hinrichs, Director Executivo; Prof. Dr. Carlos A.V. Costa, Director da FEUP, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto; Prof. António Torres Marques, Director do Departamento de Engª Mecânica e Gestão Industrial; Prof. Adélio Mendes; Prof. José Ferreira Duarte.

"A Volkswagen Autoeuropa está a intensificar o trabalho com universidades. Já foram promovidos bons contactos no passado, estágios de estudantes, acordos com a ATEC, etc. mas agora pretende-se intensificar a ligação. Os primeiros projectos já foram lançados em Abril 2008 numa base especial de "market-place" com universidades portuguesas seleccionadas. Os responsáveis de algumas delas têm-nos visitado e alguns dos nossos colaboradores têm também ido a seminários em algumas delas apresentar a nossa fábrica e o trabalho aqui feito. Alguns estudantes vão iniciar em breve teses de mestrado à cerca da nossa fábrica, os nossos processos, os nossos problemas, as suas propostas para os resolver. Enfim, uma boa base de cooperação." - explicou Julius von Ingelheim, Director da Área de Recursos Humanos.

Negociações para Acordo Laboral



Do lado esquerdo, pela Administração, Miguel Sanches, Director da Área de Carroçarias; João Melo, Director da Área de M.Final; Margarida Silva, Chefe de Divisão de Organização e Compensação; (atrás: Rui Anica, Rec. Humanos, deu apoio à reunião); Julius von Ingelheim, Membro do Conselho de Gerência/ Recursos Humanos; Dinah Julia Kamiske, Membro do Conselho de Gerência / Finanças, Orlando Santos, Chefe de Divisão de Tesouraria e António Norberto, Chefe de Departamento de Engenharia Industrial Estratégica.

Do lado direito, os onze elementos da Comissão de Trabalhadores: Paulo Freire, Cunhos e Cortantes; Carlos Cardoso, M.Final; Francisco Cordeiro, Carroçarias; Fernando Sequeira, M.Final; Antonio Chora, P.A.I.; Manuel Martins, Prensas; Fausto Dionísio, José Carlos, Antonio Magrinho, Licínio Barros, todos da M.Final e Nuno Amaro, Carroçarias.

As negociações para o próximo Acordo Laboral, ainda sem periodicidade definida, iniciaram-se no dia 3 de Setembro, na sala Palmeiras, junto à Área de Recursos Humanos, edif.10.

O meu trabalho

Superfície sem falhas!



João Gonçalves, 34 anos, Técnico reparador de Carroçarias na Área de Pintura, CP5 A

“Estou há 12 anos na fábrica, e exerço esta função com mais seis colegas. Reparo a superfície da chapa. Retiro pequenas mossas, vincos, bicos ...com ferros especiais, cola quente, etc..

Nenhum carro pode passar para a Montagem Final com estas ocorrências na superfície. Se não conseguirmos anulá-las aqui nesta zona, a carroçaria vai para a zona do Spot, onde há outro tipo de ferramentas, máquinas de soldar, etc. É um trabalho sempre diferente, não se torna repetitivo.”

A “menina das tampinhas”



Júlia Reis, 39 anos, Técnica de auditorias na Área de Montagem Final.

“Estou na fábrica desde 1994. Entrei para a Área de Recursos Humanos mas estou desde 2004 na Área de Montagem Final.

Com o meu colega Luis Nalha no outro turno, ajudo na parte administrativa e faço

o acompanhamento das auditorias internas de Ambiente (ISO 14001); de Qualidade (ISO TS 16 949) e de Processo (VDA 6.3). Faço walk arounds (pré-auditorias) para verificar se a Área está a cumprir os requisitos de processos e de qualidade e, quando necessário, falo com os responsáveis para avançar com melhorias.

Depois das auditorias, analiso os relatórios e tento ajudar a fechar as não-conformidades abertas. Quase todas as semanas há uma auditoria interna aos processos da Montagem Final. Gosto principalmente de dar apoio nas questões ambientais e de ver que a empresa e os nossos colegas se empenham e colaboram na separação dos resíduos, embora haja ainda algum trabalho a fazer. O esforço de cada um é importante, pois temos que pensar nas gerações futuras. Sou conhecida pela “menina das tampinhas”. Isto porque estou sempre a ver os vários contentores e a sensibilizar os colegas para uma correcta separação dos resíduos!”

Melhor preço versus Qualidade!



Carmen Aldino, 41 anos, é Compradora na Área de Compras e Logística.

Entrou em 1995 e desde 2004, é uma das dez Compradoras/es da Divisão de Compras Gerais. É responsável pelas compras para as Áreas de Prensas, de Carroçarias, e para a Unidade de

Negócios da Área de Prensas. É também ela que compra os equipamentos de segurança e o vestuário de trabalho dos colaboradores.

“Os colegas destas Áreas fazem uma requisição de compra (PR) no sistema SAP. Depois vou ao mercado, consultar pelo menos três fornecedores. O que apresentar melhor preço versus qualidade é aprovado. Fazemos a Ordem de Compra do material ou do serviço (PO) e acompanhamos o processo até à entrega. Também tenho projectos grandes, como por exemplo, a compra de linhas de produção, com várias estações, com vários robôs, etc. de acordo com a especificação técnica vinda da Área de Planeamento, Ambiente e Infraestruturas (PAI). Estão em causa valores muito elevados, e a partir dos 250 mil euros, todas as compras da fábrica têm que ser aprovadas pelos colegas do Departamento de Compras de Wolfsburg (C.S.C.-Central Sourcing Committee).

“Por semana, tenho trinta processos de compras em média para tratar! O meu trabalho é bastante aliciante pois como gosto de comunicar, permite-me contactar com muitos clientes internos, das Áreas, e com os fornecedores, de empresas externas. Além disso, como estamos a falar de valores elevados, as poupanças para a empresa que se atingem nas negociações são grandes... E isso para mim é um factor de motivação!”

O que está mal e pode melhorar



Ao acaso, pedimos a colaboradores de várias Áreas que pensassem em algo que, a seu ver, gostam na fábrica, e também o que pensam que deveria melhorar. Os depoimentos são anónimos e pretendem ser um contributo à melhoria da comunicação interna e um potencial instrumento de decisão para as chefias. Sempre que possível, procuramos dar uma resposta às situações colocadas.



“Tantos Fiat, Ford, Opel e Renault no parque de empregados... Nem parece o parque de uma fábrica de automóveis da Volkswagen! As sucessivas revisões das políticas de aquisição de viaturas do Grupo Volkswagen não tiveram o resultado expectável.

Fazer *benchmark* com outras fábricas a nível de descontos e de financiamentos que sejam compatíveis com o rendimento dos empregados, deveria mudar este cenário.” - Especialista da Área de Compras e Logística.

“-Concordo com o colega de que no nosso parque de estacionamento estão carros a mais de outras marcas. Foi por isso que lançámos ao longo do ano passado novos programas ou melhorámos os existentes. Relembro: aumentámos a quantidade de carros de frota usados disponíveis para venda. Aumentámos os descontos para a maioria dos modelos da marca Volkswagen e, especialmente para os produzidos na nossa fábrica. Oferecemos um *voucher* de combustível na compra de carros Volkswagen. Lançámos um programa de *rent to buy* do Seat Alhambra. Estão disponíveis vários tipos de financiamento para comprar carros novos do Volkswagen. Vendemos carros usados da SIVA, de outras marcas do grupo, a preço de concessionário. Os colaboradores podem ainda alugar um VW Sharan ou VW Eos por períodos curtos... Tudo isto, levou a um aumento significativo da compra de carros do Grupo por parte dos colaboradores. E estes programas não ficam nada atrás dos programas das outras fábricas do Grupo!” - José Leal, Chefe de Departamento Gestão de Frotas, Área de Recursos Humanos.

“- Há muito tempo que se fala de um shuttle entre a estação da Penalva e a fábrica, mas esta ideia positiva nunca foi avante. Qual é a razão?” - Técnico da Área de Prensas.

„Esta alternativa foi já analisada em alguns estudos efectuados pela Volkswagen Autoeuropa e poderá vir a ser considerada em momento oportuno.” - Adélia Felício, Chefe de Divisão de Serviços, Área de Recursos Humanos.

“Necessitei de ir a uma clínica da rede Multicare para efectuar exames de diagnóstico e deparei-me com a seguinte situação: no acto de pagar apresentei o cartão da Multicare e apercebi-me que o valor que me foi cobrado era superior ao valor que me seria cobrado sem apresentação do cartão. Esta situação não me parece correcta, o que devo fazer?” - Especialista da Área de Planeamento, Ambiente e Infraestruturas.

“O Seguro de Saúde da Autoeuropa em situações de consultas e exames é de livre escolha para o colaborador. A Seguradora tem uma tabela de preços para todos os actos médicos, acordada com os Prestadores da Rede Multicare. A Autoeuropa acordou com a Multicare que os seus colaboradores também poderão beneficiar destes preços, sempre que utilizar prestadores da rede Multicare. O colaborador deverá optar sempre pelo uso do cartão e efectuar o pagamento a “preço Multicare” colocando depois a despesa para reembolso. Se nalguma situação o colaborador detectar que o preço que paga apresentando o cartão Multicare é superior ao preço que pagaria se fosse como particular, deverá sempre expor a situação no Centro de Seguros Marsh no edifício 8, de forma a podermos resolvê-la junto da Seguradora. Note-se que as taxas moderadoras relativas a actos médicos efectuados no Serviço Nacional de Saúde ou a exames complementares de diagnóstico prescritos através de credencial do SNS, são reembolsados a 100%. Nestas situações, nunca deverá ser apresentado o cartão Multicare. - Orlando Santos, Chefe de Divisão de Tesouraria, Área de Finanças.

O que está bem

BOM

“- Os balneários, estão sempre ok, limpos, com os cacifos em ordem.” - Técnico da Área de Prensas

“- Temos uma Comissão de Trabalhadores a negociar com a Administração o novo pacote de benefícios para os colaboradores. Em Portugal há poucas empresas com este tipo de representação da força laboral.” - Especialista da Área de Planeamento, Ambiente e Infraestruturas.

“- As reuniões de informação que a Administração faz na cantina com todos os trabalhadores.” - Especialista da Área de Compras e Logística.

Prata da casa

Um autarca entre nós

Uma metade do tempo, é membro da equipa URQ 6 na Área de Prensas. Na outra metade, é executivo numa Junta de Freguesia. É assim vida do Custódio.



Antes ou depois de acabar o turno na Volkswagen Autoeuropa, o Custódio Carvalho rouba tempo ao convívio com a mulher e a filha para exercer a actividade de autarca na Junta de Freguesia de Amora. Já vai no segundo mandato mas mantém o prazer de contribuir para que a localidade onde reside seja cada vez mais agradável e proporcione melhores condições de vida aos que lá habitam.

Eis algumas das "coisas" com que lida praticamente todos os dias do ano: organizar as festas da freguesia; ser o elo de ligação entre a autarquia e as doze escolas que lá existem; promover e apoiar o movimento associativo; animar culturalmente os diversos espaços públicos da Amora e representar este pedaço do concelho do Seixal em muitas das iniciativas que ali são desenvolvidas.

Sente-se bem a lidar com os funcionários da Junta e com a população e gosta das discussões políticas que inevitavelmente esta actividade acarreta, quer sejam com os seus pares ou com a oposição.

Gosta sobretudo de sentir que aquilo em que esteve envolvido correu bem, e que os seus "fregueses" gostaram e sentiram a utilidade do seu esforço individual e da autarquia. É quanto basta ao Custódio para ficar satisfeito!

Texto de: Joaquim Escoval, coordenador de TPM, Área de Prensas.

Autoeuropeus de gema

Frases filosóficas (segundo os colegas)

"*Só se justifica quem perde...*" - quando alguém tenta-se justificar-se por algo que correu mal

"*Parabéns à equipa pelo resultado do trabalho.*" - quando o trabalho teve sucesso

"*Sem emoção!*" - quando alguém se exalta na argumentação.

"*Estás a pôr-te à baliza e ainda não parti para a bola.*" - quando alguém se tenta defender antes que ele inicie a crítica sobre determinado problema.



Nome: Miguel Gameiro da Costa

Idade: 43

Função: Director de Produção da Área de Prensas.

Carro que guia actualmente: VW Eos 2.0 TDI.

Um "carro de sonho" é: Aston Martin e AC Cobra.

Nasceu em: Lisboa

Reside em: Aroeira

Signo: Leão

Agregado familiar: Susana, Francisco (4), Martim (1) e o Scott.

O que anda a ler: Não estou neste momento a ler nenhum livro. Apenas jornais, revistas e muitos livros de histórias para crianças.

Receita preferida: Entrecosto com migas à moda de Leiria.

Grande paixão: A minha família.

Dia perfeito: Na praia, com família e amigos.

Desporto praticado: Corro com regularidade e faço surf assiduamente. Sair da fábrica ainda de dia (o que é difícil), e ainda conseguir ir à praia, é o meu final de dia ideal.

Clube favorito: Benfica logo seguido pela Académica de Coimbra.

O que lhe traz calma: O mar e as brincadeiras com os meus filhos.

O que lhe faz perder as estribeiras: Incoerência e falsidade.

Virtude que mais aprecia: Calma e presença de espírito.

Pior hábito (ou defeito): Falta de paciência perante hipocrisia e intolância.

Música que prefere: Gosto de vários tipos de música dependendo das ocasiões. Tenho um grupo de eleição que são os Génesis.

Filme da sua vida: "Era uma vez na América" e "Os três amigos", claro.

Arte: Gaudi. Há sempre um pormenor em que não se reparou antes.

Actriz e actor preferidos: Meg Ryan e Jack Nicholson.

Na vida real, admira: Coragem, perseverança e capacidade de inovar.

Locais de sonho: Maldivas

O que fazia se saísse o euromilhões: Compraria um bilhete de ida para mim e para a família para a Austrália, conheceria o Continente, e então aí planearia o que fazer. Viajar e conhecer o mundo seria com certeza um dos itens da lista. ■

Participa no concurso de fotografia...

"Este é o nosso carro... O resto é paisagem!"

Esta é a fotografia vencedora do jornal nº 126, de Setembro de 2008. Um VW Sharan reflectindo o mar junto a Porto Covo, Alentejo. Foi tirada por Hélder Mendes, Área de Prensas. Muitos parabéns!

O seu prémio é um fim de semana para duas pessoas com pequeno almoço num dos Hotéis Tivoli de 4 estrelas em Portugal. Para levantar o voucher, o vencedor deve identificar-se na agência do BES na Volkswagen Autoeuropa e contactar o gerente, Sr. Rui Correia.



Patrocinador do concurso de fotografia.



O que fotografar?

O nosso MPV - VW Sharan ou Seat Alhambra - o VW Eos ou o VW Scirocco, juntos ou separados têm que estar sempre na foto! Num ângulo interessante, num cenário especial, numa situação fora do comum. A cores ou a preto e branco. Tamanho standard 10x15, ou outro.

Escolha da melhor

O vencedor será seleccionado pela redacção do Jornal Autoeuropa. Todas as fotografias enviadas permanecem a concurso, jornal após jornal.

Prémio

Para o vencedor, a empresa patrocinadora BES - oferecerá um voucher para a estadia de duas pessoas num dos Hotéis Tivoli em Portugal.

Para concorrer

Somente os colaboradores da Volkswagen Autoeuropa poderão concorrer. As fotos deverão ser entregues directamente a Isabel Carimbo, Rec. Humanos, Comunicação Interna, edif.10, 1º andar, ext 2776, ou enviadas por email (isabel.carimbo@autoeuropa.pt).

Junto à foto deverá constar o nome do autor, Área de trabalho e local onde foi tirada.

O TÓ ROPEU por ALBERTO

