Contributed by Rood
vrijdag, 02 oktober 2009 - Last Updated vrijdag, 02 oktober 2009

Het ziet er steeds slechter uit voor Opel Antwerpen. Overnemer Magna wil 11.000 van de 46.000 banen schrappen en uit alle uitspraken van de toponderhandelaars valt af te leiden dat men de fabriek in de haven van Antwerpen wil offeren. De Europese regeringen hebben tegen elkaar op geboden en als je rekening houdt met de anderhalf miljard euro Duitse overheidssubsidie kan je de prioriteiten van Magna al een beetje beter begrijpen. De Europese Unie is fundamenteel gebouwd op markt- en concurrentiemechanismen en dus valt het niet zo te verbazen dat al die pro-EU regeringen als puntje bij paaltje komt toch weer hun eigen nationale belang laten primeren en elkaar desnoods de verdoemenis in bieden. Des te dramatischer is het dat in dit geval ook de metaalvakbonden in hetzelfde bedje ziek bleken te zijn en koste wat kost de superieure productiviteit van hun vestiging als argument naar voor schoven om de tewerkstelling te behouden. Zo verdeel je de arbeiders, laat je ze maanden als bange wezels aan hun dagtaak beginnen om toch maar te bewijzen dat hun vestiging de productiefste is, hou je dat nog vol zelfs wanneer het doek al bijna gevallen is om dan helemaal aan het einde van de rit tot de conclusie te komen dat Europese solidariteit onontbeerlijk is...

Stervensbegeleiding is geen basis voor echte solidariteit. De vakbonden hadden al veel langer tot een Europese en gezamenlijke strategie moeten komen rond de verdediging van de tewerkstelling en het behoud van de jobs. De top van de Belgische bonden heeft plots de mond vol over herverdeling van het werk over de verschillende vestigingen op een moment dat het kalf al half verdronken lijkt. Het is nooit te laat, maar toch lijkt het heel moeilijk om in de laatste rechte lijn het syndicale geweer nog van schouder te veranderen. Een keer je meegestapt bent in het verhaaltje over de ‘meest productieve vestiging" zijn er uiteindelijk winnaars en verliezers en zullen het vooral de verliezers zijn die een plotse opwelling van nood aan solidariteit krijgen. Een enkele vestiging kan dit nooit alleen aan. Op het moment dat een GM-toponderhandelaar net na de overname door Magna al expliciet had beweerd dat de fabriek in Antwerpen diende uit te doven, beweerden de Belgische bonden nog steeds dat staken het slechtste was wat er kon gebeuren in Antwerpen, gezien je op die manier de nieuwe directie meteen tegen de haren zou strijken. Welnu, zolang er inderdaad geen gezamenlijke strategie bestaat, biedt zo’n staking inderdaad meteen een gedroomd excuus aan de nieuwe eigenaars om de poort te sluiten. Net daarom is het van cruciaal belang dat je je niet laat verdelen en dat je niet meestapt in een dergelijke patronale agenda. Nee, het Europese syndicalisme lijkt nog niet voor morgen te zijn.

In Antwerpen zijn vandaag nog steeds 2700 mensen aan de slag in de Opelfabriek. Daar mag je gerust nog eens duizenden jobs op de tocht bijtellen bij de toeleveringsbedrijven. Een sluitingsscenario zou dus bijzonder slecht nieuws zijn voor duizenden arbeidersgezinnen uit de regio Antwerpen. In een algemene periode van crisis, is het duidelijk dat deze mensen veel moeilijker aan een nieuwe job zullen raken dan pakweg hun collega’s van Renault-Vilvoorde meer dan tien jaar geleden. Dat maakt ook dat de strijd niet zomaar mag gestaakt worden en dat de vakbonden alles uit de kast moeten halen om deze jobs te redden. En nogmaals, in plaats van schouder aan schouder te staan met de Vlaamse regering zouden die bonden veel beter schouder aan schouder gaan staan met hun Europese collega’s. Dit overschrijdt trouwens ruimschoots de verantwoordelijkheid van de vakbondsdelegatie van Opel Antwerpen, die in moeilijke omstandigheden de arbeiders tracht te verdedigen. Dit is de verantwoordelijkheid van de Belgische metaalbonden, hun secretarissen, de Belgische vakbonden, hun leidingen en de Europese vakbondsstructuren. Zij kunnen en moeten een strijdplan uitwerken voor het behoud van de jobs bij Opel en zij kunnen en moeten kiezen voor een strijdbare strategie als de bazen niet willen horen.

Wanneer de Europese vakbonden hiertoe niet bereid blijken, kunnen de Belgische vakbonden en uiteindelijk ook de delegatie van Opel-Antwerpen de strijd organiseren in het bedrijf zelf en eisen dat de Belgische overheid de fabriek redt door ze te nationaliseren via onteigening. Vorig jaar heeft de Belgische regering miljarden euro’s uitgegeven om de banken te redden, terwijl ze zich onwaarschijnlijk onverantwoord opgesteld hadden. Welaan, dan moet het ook mogelijk zijn om een bedrijf bedreigd door sluiting over te nemen om de tewerkstelling te redden en het bedrijf om te

vormen tot een maatschappelijk zinvol productiecentrum. Mocht Opel-Antwerpen bruutweg sluiten, dan zouden we eens te meer te maken hebben met een brute kapitalistische wegwerpcultuur, waarbij een ongelooflijke dosis kennis, know-how en technologie zou omgetoverd worden in een leger werklozen en een verkommerd bedrijventerrein.Nu iedereen de mond vol heeft van de noodzaak van een ecologische transitie van ons economisch weefsel, zouden een bedrijf als Opel Antwerpen en de vaardigheden van de betrokken arbeiders nochtans goed van pas kunnen komen. Het zou ingeschakeld kunnen worden in de vernieuwing en uitbreiding van ons openbaar vervoer, het zou bussen, treinen, trams en isolatiematerialen kunnen produceren en mits de nodige investeringen zelfs op Europees niveau mee het voortouw kunnen nemen in onderzoek en ontwikkeling rond duurzame mobiliteit. Automobielarbeiders zijn hooggeschoolde werkers. Zelf zouden ze allicht bijzonder gemotiveerd zijn om hun vaardigheden in te zetten voor een maatschappelijk nuttige productie. Opel-Antwerpen mag niet sluiten, de jobs moeten gered worden!