Contributed by Leuvens Solidariteitscomité
donderdag, 22 november 2012 - Last Updated donderdag, 22 november 2012

Ongeveer gelijktijdig met de aankondiging van de sluiting van Ford Genk opende de krant De Morgen het Generatiedebat. De krant wil ons zoveel mogelijk leren over de verschillen in welvaart tussen verschillende generaties, en welke generaties meer zouden profiteren dan andere. Economieprofessoren komen vertellen dat de babyboomers het te bont gemaakt hebben en te zware lasten op de schouders van volgende generaties leggen door zo vroeg op pensioen te gaan.

Een oud-minister stelt vast dat het armoederisico te veel van oud naar jong verschuift en vindt dat we dat best wat meer in evenwicht trekken. De krantenlezers worden zo veel mogelijk aangemoedigd om hierover hun mening te publiceren.

Toen we hoorden dat Ford Genk zou sluiten, hebben we met mensen van verschillende generaties, uit Tienen, Leuven en Kortenberg, een solidariteitscomité opgericht. We willen het vooral praktisch houden en hebben daarom in de eerste plaats in onze streek mee gemobiliseerd voor de Mars voor de Toekomst op zondag 11 november in Genk. We hebben daarvoor flyers en affiches verspreid en spandoeken gemaakt voor de optocht: "Wij zijn allemaal Ford" en "Niet de loonkost is het probleem, wel de winsthonger".

We hopen dat deze mars de werknemers van Ford en hun vakbonden het vertrouwen gegeven heeft om tijdens de moeilijke periode die hen nog te wachten staat een assertieve houding aan te nemen.

We gaan ondertussen voort met ons comité in Leuven, we bekijken of we een bezoek kunnen organiseren aan de stakersposten, we voorstellen kunnen formuleren voor onze politici of een meeting houden met vakbondsafgevaardigden uit de automobielsector. Maar ook de inhoudelijke discussie gaan we niet uit de weg. En dan komen we terug op het 'generatiedebat', dat vandaag in de media woedt. Om met de deur in huis te vallen: we vinden dat door het opkloppen van de generatieverschillen de belangrijkere tegenstellingen ondergesneeuwd geraken. Zijn bij de sluiting van Ford de belangentegenstellingen niet meer bepalend dan de generatieverschillen?

Ford is in handen van een wereldwijde multinational die ook vandaag gigantische winstcijfers boekt (de beste kwartaalresultaten sinds 2000). De verkoop in Europa loopt niettemin terug, doordat de economische crisis de koopkracht aantast, en meer mensen nieuwe aankopen uitstellen “tot de economie weer aantrekt”.

Van de sociale regulering van conjunctuurschokken en structurele crises lijkt een multinational als Ford echter niet wakker te liggen. Allerlei publieke middelen vloeiden rijkelijk richting Ford. Dan roept het bij ons ernstige vragen op dat de directie ineens kan laten weten om toch de vestiging te sluiten en het beloofde model elders te produceren. Is dat de normale gang van zaken wanneer de productie met het oog op winst in plaats van de sociale noden gepland wordt?

En zullen de Spaanse arbeiders nu garantie krijgen op werkgelegenheid op langere termijn, nu Ford Valencia volgend jaar op een hogere capaciteit zal kunnen draaien? Of zullen ze ook met afbouw te maken krijgen wanneer de koopkracht niet verhoogt en de structurele overcapaciteit daardoor nog scherper wordt? We vernemen immers dat Ford Valencia op haar beurt de productie van kleinere automodellen, met veelbelovender marktaandeel, aan een Duitse Ford-vestiging moet overlaten.

Willen we ons als gewone loonarbeiders en belastingbetalers door de multinationals laten uitspelen van de ene vestiging tegen de andere? Wiens kant kiezen onze verkozen politici en regeringen hierin? Bij de sluiting van Opel probeerden ze nog op de proppen te komen met

overbruggingskredieten om de fabriek langer te kunnen openhouden, maar bij Ford lijken ze zelfs de schijn voor een reddingsplan niet meer op te houden.

Niet alleen bij Opel, maar ook bij de eurocrisis heeft het economische en politieke establishment ons ingeprent dat we voor een sociaal beleid - met een wenselijke spreiding van de productiecapaciteit en het werkvolume? - niet meer op onze nationale overheden moeten rekenen.

We mogen integendeel onze hoop stellen op een stille Europese staatshervorming ... Die zou ons moeten beschermen tegen de speculatie op bank- en overheidsschulden van de 'financiële markten', maar sleurt ze in realiteit onze nationale overheden niet mee in een permanent besparingsbeleid? Via 'six-packs', 'two-packs', 'Europese semesters', begrotingsverdragen en een euromonetair fonds (ESM) van schuldslavernij aan de grootbanken die zelf aan de oorsprong van de financiële crisis liggen?

Deze financiële crisis heeft de reële economie in de kern aangetast. Economische stabiliteit, bescherming tegen economische schokken of buffers tegen plotse delokalisaties en investeringsbeslissingen zijn verder af dan ooit. De overplaatsing van de productie van de Mondeo van Genk naar Valencia is een interne delokalisatie, binnen de Europese Unie.

De Europese Unie biedt daar geen sociale bescherming tegen, en erger nog: ze vraagt dat in ruil voor reconversiesteun de bedrijfstoeslag bij werkloosheid wordt afgeschaft. Dat is dus het fameuze 'brugpensioen', dat in werkelijkheid een compensatie is bij jobverlies waarbij de werkgever bij collectief ontslag moet bijpassen op de werkloosheid van oudere ontslagen werknemers.

Een bedrag waarop 100 procent sociale bijdragen betaald worden en dat dus de staatskas ten goede komt. In principe zou de overheid het geld kunnen gebruiken om er nieuwe werkgelegenheid mee te stimuleren. Is het dan goed dat die bedrijfstoeslag moet worden afgeschaft? Krijgen multinationals in de toekomst niet nog meer vrij spel om collectieve ontslagen door te duwen die hen ook minder zullen kosten?

In deze context lijkt de zogenaamde clash tussen de generaties ons een verkeerde voorstelling van zaken. Natuurlijk moeten we als gemeenschap in staat zijn om de belangen van onze kinderen te verdedigen. Maar toch niet door de uitbuitingsmechanismen nog te versoepelen en duizenden mensen die hun job kwijtspelen in de kou te laten staan?

Is de werkelijke clash niet veeleer die van de 1 procent die voordeel haalt uit deze financiële crisis tegen de 99 procent van wie de toekomst afhangt van werk en koopkracht? Een clash tussen geldgewin op korte termijn ten koste van duizenden gezinnen en een reële economie die sociaal en duurzaam is? De grote vraag is natuurlijk hoe de maatschappij-inrichting moet veranderen om tegemoet te komen aan al deze verzuchtingen. Deze vraag stelt zich vandaag des te scherper naar aanleiding van het sociaal drama met Ford, dat dus helaas verre van enig in zijn soort is. De omvang van dit drama roept ons eens te meer op om met alle betrokkenen werk te maken van breed gedragen oplossingen.

Wij staan alvast open om dit debat met open vizier en zonder dogma’s aan te zwengelen, want de oude recepten werken niet meer!

Leuvens Solidariteitscomité 'Wij zijn allen Ford'

Voor het solidariteitscomité 'Wij zijn allen Ford': Jimmy Crispeyn (Tienen), Peter Delsing (Leuven), Wim Deprez (Leuven), Koen Dorleman (Leuven), Fred Guldentops (Leuven), Ivar Hermans (Kortenberg), Ahmed Karrouche (Leuven), Frederik Leys (Leuven), Wout Lootens (Leuven), Lies Merckx (Leuven), Peter Vanderleyden (Leuven), Arno Van Hootegem (Leuven), Mitch Walravens

(Leuven).