

OPEL MOET OPEN BLIJVEN!

Voor een openbare auto-industrie onder arbeiderscontrole!

Erik De Bruyn, woordvoerder van SP.a ROOD, werd in het voorjaar uitgenodigd door de ABVV-militanten van Opel om een socialistische visie te geven over de toekomst van het bedrijf. Hier volgen de belangrijkste uittreksels.

Als je overal gaat spreken en ondervraagd wordt, krijg je soms rare vragen voorgeschoteld. Zo vroeg men mij enkele weken geleden in Kortrijk: "Geloofd u nog in een toekomst voor de industriële tewerkstelling in Vlaanderen?" Ik vind dat een straffe vraag. Men had me evengoed kunnen vragen: gelooft u dat in de toekomst in Vlaanderen het licht nog zal branden, of ziet het er hier binnen 50 jaar uit zoals in Burkina Faso? En dat heb ik dan ook geantwoord: de toekomst zal industrieel zijn, of anders zal ze lijken op Burkina Faso. Dan is voor mij en de meeste mensen de keuze snel gemaakt. (...)

Zoals ik het die zondag ook al op ATV zei: voor mij is er maar één optie niet realistisch en dat is dat Opel dicht gaat. Alles, maar dat niet. Ik vrees dat die sluiting ons in een

spiraal van desindustrialisatie kan brengen, vergelijkbaar met wat Wallonië meemaakte met de crisis in de kolen en het staal. Opel sluiten is voor mij dus een NO PASARAN.

Maar dan is de vraag natuurlijk: hoe vermijden we dat? Hoe bezorgen we Opel een toekomst? Een eerste principe dat ik daarbij hanteer is: de vakbond leidt de dans. Jullie zijn de ervaringsdeskundigen. (...)

WIENS HANDEN?

Jullie strategie is gericht op een onafhankelijk, Europees Opel. Een Europees Opel echter, dat is natuurlijk wat anders dan wat op de affiches staat die ik hier en daar in het straatbeeld zie: "Opel in Vlaamse han-

den". Waar slaat dat nu op? Bekaert is ook in Vlaamse handen, en we zien wat er daar gebeurt: "Eigen fabrieken eerst dicht". Vlaamse handen zijn vaak patronale handen, het zijn graaihanden.

Dus als we zeggen: Opel in Europese handen, akkoord, maar dan moeten we eens nadenken over welke handen dat zouden kunnen zijn. Ik stel vast dat er objectief gezien een enorme toekomst ligt voor de auto-industrie in Europa en België. Ikzelf ben ook wetenschapper en milieuambtenaar en ik zeg u, het is inderdaad zo dat er iets ernstigs aan de hand is met het klimaat, dat de aarde opwarmt, dat we de uitstoot van broeikasgassen moeten verminderen. En



foto:
Een delegatie van SP.a Rood
op de solidariteitsmars met de werknemers
van Bekaert-Hemiksem, 24 januari 2009

vervolg van voorkant

dat betekent onder andere dat we ons op een andere manier zullen verplaatsen in de toekomst. En wees gerust, volgens mij zal dat nog altijd zijn met iets wat heel sterk op een auto lijkt, daar niet van. Alleen zullen de brandstoffen helemaal anders zijn. Waterstof, en elektrische wagens.

Er is dus een toekomst: als we de ecologische uitdaging ernstig nemen, betekent dit dat we tussen nu en pakweg 2020 of 2025 ons wagenpark totaal en radicaal moeten vervangen. Nu kun je zeggen: daar zijn we niet klaar voor, die technologie staat niet op punt enzovoort. Ja en neen. Die technologie was er al in de jaren '70 van de vorige eeuw. Dat is ondertussen dertig, bijna veertig jaar geleden kameraden. Maar de grote constructeurs hebben daar weinig tot niets mee gedaan. Financieel was het interessanter de benzine- en dieselmotortecnologie verder uit te melken. De omslag naar andere brandstoffen is immers duur en brengt risico's met zich mee. Ze vereist ook planning. Ze vereist het uitbouwen van nieuwe netwerken van brandstofverdeelpunten. Ook dat creëert jobs trouwens. Maar dat is typisch het soort opdrachten dat de private sector niet aankan.

DE 'PRIVÉ' IS NIET VERNIEUWEND

Men zegt vaak dat de privé vernieuwend is, dynamisch. Vaak is het omgekeerde waar en is de privé conservatief uit eigenbelang, omdat alleen directe winsten worden nagestreefd. Laten we niet vergeten dat de grote technologische revoluties uit het verleden pas goed op gang kwamen toen de overheid er zich mee ging moeien: telegraaf en telefoon, spoorwegen en recent het internet. Internet is ontwikkeld door de Amerikaanse overheid, voor militaire doeleinden. Dat brengt me bij een ander aspect: technologie zet doorgaans pas grote stappen vooruit onder druk van de omstandigheden. Tijdens de oorlog werden plots plastic, ijskasten, elektronica en allerlei nieuwe technieken in de medische wetenschap uitgevonden, om de soldaten op het slagveld weer aaneen te naaien.

Ik wil natuurlijk geen oorlog, die zou verwoestend zijn. Maar eigenlijk zijn we al in oorlog. Een sociale oorlog, voor jobs en een ecologische oorlog, tegen de opwarming van de planeet. En die twee oorlogen maken dat het nu vooruit moet gaan. Die twee oorlogen maken dat er werk aan de winkel is voor Opel Antwerpen. Maar dan moet de overheid wel in de dans springen met middelen en geen klein beetje.

Wat voor de banken kon, moet voor de auto-industrie zeker kunnen, en dan op een betere manier, zodat de gemeenschap er voordeel bij heeft. Ik roep dus op om een openbare holding op te richten, specifiek in de sector van de auto-industrie. Die openbare holding moet de financiële middelen bijeen brengen, maar ook de technologie om de omslag naar de Europese auto-industrie van de toekomst in een versneld tempo mogelijk te maken. De overheid moet de regie voeren over de totale renovatie van de auto-industrie, want anders zal daar niks van in huis komen. De productiviteitsstijging in de auto-industrie (en in de andere industrietakken trouwens), zal moeten opgevangen worden door arbeidsduurvermindering zonder loonverlies.

DE SPELREGELS VERANDEREN

Het grootste probleem bij de oprichting van een auto-industrie in handen van de gemeenschap is van politieke, ideologische aard. Het oprichten van openbare bedrijven wordt door de private sector als een grote dreiging beschouwd. Men zal er daarom een karikatuur van proberen te maken. In maart zat ik samen met Jean-Marie Dedecker in Phara. En toen ik begon over openbaar initiatief, begon Dedecker natuurlijk direct over Trabantjes. Maar Dedecker wil de auto-industrie liever laten creperen. Volgens hem zijn crisissen een loutering. Dat is natuurlijk mooi gezegd, maar het is niet plezierig voor zij die in de auto-industrie hun boterham verdienen. De enige bekommernis van Dedecker is de staat zo weinig mogelijk laten uitgeven en de rijken zo weinig mogelijk belastingen laten betalen.

Dedecker vergist zich trouwens schromelijk als hij een openbare autosector herleidt tot de productie van Trabantjes. Tot in de jaren '80 was Renault in handen van de Franse staat. Het heette de Régie Renault. Toegegeven, Renaults zijn geen Opels, maar er zaten daar toch altijd vernieuwende modellen tussen. Renault is niet bepaald het kneusje van de Europese auto-industrie en is dat nooit geweest.

We kunnen ook naar Azië kijken. Al die nieuwe concurrenten waarmee jullie de afgelopen decennia te maken kregen: Hyundai en KIA uit Korea, of Proton uit Maleisië, zijn allemaal gegroeid uit staatsfabrieken, of zijn in grote mate nog altijd staatsfabrieken. Zo hebben die landen zich geïndustrialiseerd. Natuurlijk willen wij geen staatsfabrieken zoals ginder – de arbeid is daar behoorlijk 'gemilitariseerd'! – wel bedrijven onder echte democratische controle van de gemeenschap en de werknemers. Met de vergelijking wil ik maar aantonen dat het idee van een auto-industrie, geleid door de overheid, lang niet zo marginaal is als altijd wordt voorgesteld. Het is trouwens niet omdat het in de boekskes van Marx staat dat we er eens over moeten nadenken, maar omdat het nodig is om onze jobs te redden. Trouwens, over de boekskes van Marx gesproken, wie ze vandaag leest zal vaststellen dat ze brandend actueel zijn, ondanks het feit dat ze 160 jaar oud zijn. Ik geloof nooit dat men hetzelfde zal zeggen over het boekje van Verhofstadt in het jaar 2169. Het jaar 2169, stel u voor...

Samengevat kameraden, ik geloof in een schitterende toekomst voor de auto-industrie in België en Europa. Jullie mogen jullie niet plat laten slaan, niet laten demoraliseren door het doemdenken daarover. Maar het politieke denken over jullie sector moet dringend veranderen. De taboes van rechts, de spelregels van Open VLD, CD&V, maar ook van Vlaams Belang en LDD, beheersen momenteel de Vlaamse politiek. Die spelregels brengen jullie jobs in gevaar, dus we moeten ze veranderen.



Erik De Bruyn sprong tijdens de afgelopen verkiezingen (Vlaams Parlement) met 8355 voorkeurstemmen over de nummer 3 en 4 op de lijst en werd de vierde meest gestemde socialist in Antwerpen! Samen met SP.a ROOD en vele anderen blijft hij zich inzetten voor een strijd bare arbeidersbeweging. Ook jij kan hier een belangrijke rol in spelen. Contacteer ons en we nodigen je uit op de eerstvolgende vergadering.