



## **Cierre de la fábrica OPEL en Amberes Para una futura política industrial europea**

### **Antecedentes:**

La General Motors, fabricante principal en la industria automovilística, se encontró en el borde de la quiebra en 2008. El Gobierno de EE.UU. le ofreció una ayuda federal de \$9.000 millones para sacarla de apuros y anunció sus planes de reestructuración, con recortes de plantilla de alrededor de 8000 y una reducción del 20% en la capacidad en respuesta a la demanda decreciente. GM planeó vender Opel a un consorcio, lo cual podía haber conducido al ahorro de por lo menos una parte de la mano de obra, pero el acuerdo se vino abajo y GM decidió que Opel formaba parte de su estrategia mundial. La producción de coches de GM en Europa está concentrada en Alemania, Bélgica, España, Polonia y el Reino Unido.

### **Cierre - recortes de plantilla:**

Desde el 2001, los primeros rumores sobre un posible cierre de la planta de Amberes empezaron a circular. El Gobierno regional de Flandes ha dado casi €18 millones en apoyo directo a Opel, mientras que los trabajadores contribuyeron para el nuevo pequeño vehículo SUV con €26 millones por año desde 2007 a través de recortes salariales, primas y tiempo de trabajo<sup>1</sup>. Parece que siempre que Opel necesitaba ayuda, el Gobierno y los trabajadores estaban listos para abrir sus carteras. Pero la gestión europea de GM está sufriendo una reestructuración y, tanto los Gobiernos como los trabajadores encuentran que sus peticiones siguen sin contestación. Después de un año de rumores y de incertidumbre, el cierre de la planta Opel en Amberes fue anunciado el día 21 de enero de 2010 por el Jefe Nick Reilly, que lo explicó como "el resultado desafortunado de la realidad actual económica y empresarial".

Sin embargo, según los comités de empresa europeos (CEE), el cierre era "unilateral y económicamente irrazonable". El CEE realmente puso en la mesa una propuesta basada en la solidaridad europea y que habría llevado al mantenimiento de la producción en todas las plantas a través de Europa. A pesar de esto, la dirección de Opel parece determinada a cerrar la fábrica y se comporta con una indiferencia total hacia la propuesta y el espíritu de los comités de empresa europeos. Se trata de un ataque contra las normas básicas del modelo social europeo.

¡Como consecuencia, 2600 trabajadores perderán sus trabajos cuando la fábrica pare la producción y se cierre en junio - julio 2010. Se calculan que la pérdida de puestos de trabajo, contando proveedores y fabricantes de piezas, sea de alrededor de 5000! También se calcula un recorte de plantilla en Alemania de hasta 4000 puestos. Los modelos de automóviles, antes fabricados en Amberes se fabricarán ahora principalmente en Corea del Sur y, también en parte, en Alemania (N.B. Corea del Sur sólo necesita la aprobación del PE para entrar en un acuerdo completo de libre comercio con la UE). Para asegurar la supervivencia de Opel, GM está pidiendo €2. millones en ayuda estatal. En el marco de las reestructuraciones previstas, GM ha decidido que no tiene ningún lugar para la planta de Opel Amberes, aunque esta fábrica logró un beneficio de €3.4 millones en 2009 - durante el annus horribilis de la industria automóvil europea. Y eso fue después de que hubiera transferido ya €30 millones a GM Europa para ayudar a cubrir las pérdidas de otras plantas.

<sup>1</sup>Comunicado de prensa GME CEE del 21-enero

### **El Grupo S&D hace una visita de solidaridad a Amberes:**

El día 26 de enero, los trabajadores de las fábricas alemanas de la empresa, así como una delegación de eurodiputados S&D (Kathleen Van Brempt, Jutta Steinruck, Evelyn Regner y Olle Ludvigsson) visitaron la planta de Amberes y apelaron a la solidaridad europea. Dado el éxito de esta delegación, otras delegaciones similares podrán ser organizadas a los lugares donde se está llevando a cabo una reestructuración importante.

### **Debate en la sesión plenaria:**

El lunes 8 de febrero nuestro Grupo presionó energicamente a la Comisión a ser dinámica y a proponer una solución europea a la crisis basada en la solidaridad asegurando al mismo tiempo la aplicación apropiada de la legislación comunitaria y de la ayuda estatal. Nuestros eurodiputados también subrayaron la falta de solidaridad en las filas de los grupos PPE y ALDE con la mano de obra belga (principalmente los diputados belgas del Parlamento Europeo belgas presentes entre sus eurodiputados).

### **Respuesta débil de la Comisión Europea:**

La Comisión Europea anunció que la fábrica de Amberes sería elegible para una aplicación al Fondo Europeo de Ajuste a la Mundialización en caso de que Bélgica decidiera pedirla. También prometió una investigación sobre la legalidad de cualquier ayuda estatal y también inició un informe ex ante sobre la reestructuración de Opel Amberes a pesar de la falta de un fundamento jurídico apropiado. Sin embargo, esto no es suficiente y es ya demasiado tarde. Cuando se trata de fusiones y adquisiciones, la Comisión Europea tiene el papel primordial de comprobar que se tienen en cuenta ciertos criterios. Incluso las grandes multinacionales, tales como Microsoft, temen las decisiones y el poder de la Comisión. Con las reestructuraciones, sin embargo, podemos ver con claridad la debilidad evidente de la Comisión.

### **Respeto de la legislación europea y de obligaciones contractuales:**

El aviso de cierre de la planta de Amberes fue anunciado como avance de la presentación de un plan de actividad general para las operaciones de Opel, del cual dependería. Sobre la base del Artículo 27 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE<sup>2</sup>, la Directiva sobre derecho de información y consulta de los trabajadores (Directiva 2002/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del día 11 de marzo de 2002) y la Directiva de los comités de empresa europeos, es difícil ver cómo se están respetando los derechos de los trabajadores europeos de GM y se están cumpliendo las obligaciones de la empresa, en ausencia de tal plan de actividad.

Además, los convenios colectivos existentes entre GM Europa y los sindicatos en dicha empresa incluyen el compromiso de que la producción de los vehículos SUV se reservaría para la planta de Amberes. Sin embargo, el aviso de la empresa del día 21 de enero de 2010, afirma que estos vehículos se producirán en Corea del Sur. Ésta es una infracción clara de las obligaciones contractuales de GME. Mientras tanto la dirección de GM Europa está esperando atraer la ayuda estatal europea y nacional y solicitando préstamos del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

### **Estrategia futura:**

Se construirán cerca de mil millones de coches en los próximos 20 años: la cuestión es cuántos serán "verdes" y cuántos se construirán en Europa. En vez de que los Estados miembros luchan entre sí por quedarse pedacitos del mercado, la UE debería intentar ganar nuevos mercados y distribuirlos entre los lugares de producción a través de Europa. Los Socialistas y Demócratas deberían actuar ahora para presentar una estrategia para desarrollar la producción en la UE con un cambio gradual hacia los coches "verdes".

---

<sup>2</sup> Se deberá garantizar a los trabajadores o a sus representantes, en los niveles adecuados, la información y consulta con suficiente antelación en los casos y condiciones previstos en el Derecho comunitario y en las legislaciones y prácticas nacionales.

A **corto plazo**, debemos:

- ejercer presión política sobre la dirección de Opel para mantener la producción en la planta de Amberes y supervisar el caso del Tribunal belga referente a las obligaciones contractuales de Opel de producir los coches SUV en Amberes (el problema de la aplicabilidad de convenios colectivos transfronterizos)
- asegurarnos de que la **Comisión haga cumplir la Directiva de los comités de empresa europeos** y aplique sanciones en caso de no-cumplimiento
- organizar una **conferencia S&D sobre el futuro de la política industrial** en Europa (octubre de 2010)
- adoptar un **documento del Grupo que desarrolle una estrategia** para nuestros empleos "verdes", incluyendo una estrategia específica de sector para la producción de coches y de vehículos de utilidad

A **largo plazo**, debemos presionar a la nueva Comisión de Barroso para:

- **crear una política industrial europea efectiva, dinámica y ambiciosa** para mantener y desarrollar actividades industriales de alta calidad y mejor acoplamiento entre la competitividad, la industria y cualificaciones dentro del marco de la estrategia 2020.
- establecer un **Consejo Sectorial Automovilístico Europeo** y crear una estrategia sectorial europea para el automóvil (similar a la que está creada en el sector construcción naval LeaderSHIP), según lo pedido por la Federación Europea de los Trabajadores Metalúrgicos, para asegurar una política integrada para el sector automovilístico incluido el sector del suministro, nuevas cualificaciones etc.
- asegurarnos de que **los fondos europeos** (10.000 millones en 2009) estén vinculados a **condicionalidad fuerte** para la inversión en la R+D y la transición a una economía baja en carbono y el respeto de obligaciones contractuales; asegurarnos de que el Banco Europeo de Inversiones no simplemente fomente la relocalización a las regiones con bajos costes salariales sin una inversión en la innovación, porque tales políticas llevan a reducir la capacidad de cubrir las consecuencias sociales con el dinero de los contribuyentes en el conjunto de la UE (a través del Fondo Europeo Social y Fondo Europeo de Ajuste a la Mundialización) y crea una presión directa sobre los salarios y las condiciones laborales en los lugares existentes de producción
- adoptar un **nuevo marco jurídico** relativo al papel de la Comisión Europea en **reestructuraciones transnacionales con normas claras y mecanismos de control** similares a los que existen en el campo de fusiones y adquisiciones incluidos **ex ante poderes de evaluación**. Esto permitiría a la Comisión evaluar la accesibilidad, la validez y objetividad de la reestructuración sobre la base de un plan de actividad claro entregado por adelantado a la Comisión. Este poder puede basarse en el artículo 6 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea que incluye la promoción de un alto nivel del empleo, la protección social adecuada, la lucha contra la exclusión social, y alto nivel de la educación, de la formación y de protección de la salud humana.
- crear un **marco jurídico para la negociación colectiva transnacional** a nivel de empresa o a nivel sectorial para apoyar empresas y sectores para manejar desafíos que tratan problemas tales como organización de trabajo, empleo, condiciones laborales, formación. Dará a los interlocutores sociales una base para aumentar su capacidad de actuar a nivel transnacional.
- **consolidar la Directiva de los comités de empresa europeos** para consolidar su capacidad de anticipar el cambio y de evitar crisis sociales.

Stephen Hughes  
Vicepresidente

23 de febrero de 2010