



## **Chiusura della fabbrica OPEL di Anversa Per una futura politica industriale europea**

### **Background:**

Nel 2008 il produttore di punta dell'industria dell'auto General Motors si è trovato sull'orlo della bancarotta. È stato salvato dal Governo USA con aiuto federale di 9 miliardi di dollari e ha annunciato i suoi piani di ristrutturazione, con tagli di circa 8000 posti di lavoro e una riduzione del 20% della capacità in risposta alla diminuzione della domanda. GM ha previsto di vendere Opel ad un consorzio, che avrebbe potuto portare al salvataggio di almeno una parte della forza lavoro, ma l'accordo non è stato concluso perché GM ha deciso che la Opel era parte della sua strategia globale. La produzione di auto di GM in Europa è concentrata in Germania, Belgio, Spagna, Polonia e Gran Bretagna.

### **Chiusura - licenziamenti:**

Dal 2001, quando le prime voci su una possibile chiusura dello stabilimento di Anversa hanno iniziato a circolare, il Governo regionale delle Fiandre ha dato quasi 18 milioni di euro di aiuti diretti alla Opel, mentre i lavoratori hanno contribuito alla produzione del nuovo piccolo SUV con 26 milioni di euro all'anno dal 2007 con tagli salariali, bonus e orario di lavoro.<sup>1</sup> Sembra che ogni volta che la Opel aveva bisogno di aiuto il Governo e i lavoratori erano pronti ad aprire il proprio portafoglio. Ora però che il management europeo di GM deve ristrutturare, sia le richieste dei Governi che dei lavoratori restano senza risposta. Dopo un anno di voci e incertezza la chiusura dello stabilimento Opel di Anversa è stata annunciata il 21 gennaio 2010 dal Direttore generale *Nick Reilly*, che lo ha spiegato come “il risultato spiacevole dell'attuale realtà economica e degli affari”. Tuttavia, secondo il Comitato aziendale europeo, la chiusura è stata “unilaterale ed economicamente irragionevole”. Il Comitato aziendale europeo ha messo sul tavolo una proposta basata sulla solidarietà europea e che avrebbe potuto portare al mantenimento della produzione di tutti gli stabilimenti d'Europa. Ciononostante il management della Opel sembra determinato a chiudere la fabbrica e pare che abbia avuto una totale mancanza di considerazione per la lettera e lo spirito della Direttiva sul Comitato aziendale europeo. È un attacco alle regole basilari del modello sociale europeo.

Come conseguenza 2600 lavoratori perderanno il proprio lavoro quando la fabbrica fermerà la produzione e chiuderà a giugno-luglio 2010. La perdita di posti di lavoro tra i fornitori e produttori di componenti è stimata intorno a 5000! I tagli in Germania sono stimati intorno a 4000 posti di lavoro. I modelli che erano prodotti ad Anversa saranno fabbricati principalmente in Sud Corea e parzialmente in Germania (la Sud Corea ha bisogno solamente dell'approvazione del Parlamento europeo per l'entrata in vigore di un accordo di libero scambio con l'UE). Per assicurare la sopravvivenza di Opel, GM sta chiedendo 2,7 miliardi di euro di aiuti statali. Nel contesto della ristrutturazioni pianificate GM ha deciso che non c'è più posto per lo stabilimento di Anversa, anche se questa fabbrica ha reso un bel profitto di 3,4 milioni di euro nel 2009 – l'*annus horribilis* l'industria dell'auto europea. E questo dopo che aveva già trasferito 30 milioni di euro a GM Europe per aiutare a coprire altre perdite.

<sup>1</sup> GME Comitato aziendale europeo – comunicato stampa del 21 gennaio

### **Visita di solidarietà S&D ad Anversa:**

Il 26 gennaio i lavoratori delle fabbriche tedesche della compagnia, così come una delegazione di membri S&D (Kathleen Van Brempt, Jutta Steinruck, Evelyn Regner e Olle Ludvigsson) hanno visitato lo stabilimento di Anversa e hanno chiesto che ci sia una solidarietà europea. Visto il successo dell'iniziativa potrebbero essere organizzate altre delegazioni simili in altri posti dove sono in corso grandi ristrutturazioni.

### **Dibattito in plenaria:**

Lunedì 8 febbraio il nostro Gruppo ha fatto molta pressione sulla Commissione affinché si attivi e proponga una soluzione europea alla crisi basata sulla solidarietà, assicurando allo stesso tempo l'adeguata applicazione della legislazione UE e delle regole sugli aiuti di stato. I nostri Membri hanno anche sottolineato la mancanza di solidarietà con la forza di lavoro belga tra i ranghi dei gruppi PPE e ALDE (tra i loro Membri ci sono molti eurodeputati belgi).

### **La debole risposta della Commissione europea:**

La Commissione europea ha annunciato che la fabbrica di Anversa potrà fare richiesta per il Fondo europeo di adeguamento alla globalizzazione nel caso in cui il Belgio decida di chiederlo. Ha anche promesso un'indagine sulla legalità degli aiuti di stato e ha anche avviato un rapporto preliminare sulla ristrutturazione della Opel ad Anversa, nonostante la mancanza di un'adeguata base giuridica. Questo tuttavia è ancora troppo poco e troppo tardi. Quando si tratta di fusioni e acquisizioni la Commissione europea gioca un ruolo di primo piano nel controllare che certi criteri siano presi in considerazione. Anche le più grandi aziende del mondo, come la Microsoft, temono il giudizio e i poteri della Commissione. Con le ristrutturazioni invece possiamo solo constatare la palese debolezza della Commissione.

### **Rispetto della legislazione europea e degli obblighi contrattuali:**

L'annuncio della chiusura dello stabilimento di Anversa è apparentemente arrivato prima della presentazione di un business plan, da cui avrebbe dovuto dipendere, sulle operazioni della Opel. Sulla base dell'Articolo 27 della Carta Ue per i Diritti Fondamentali<sup>2</sup>, della Direttiva sui diritti di informazione e consultazione dei lavoratori (Direttiva/14/EC del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2002) e della Direttiva sul Comitato aziendale europeo, difficilmente si può dire che i diritti della forza lavoro europea di GM siano stati rispettati o che l'azienda abbia adempiuto agli obblighi, in assenza di questo business plan.

Inoltre gli accordi collettivi esistenti tra GM Europe e i sindacati nell'azienda includono l'impegno alla produzione dei SUV nello stabilimento di Anversa. Tuttavia l'azienda ha annunciato il 21 gennaio 2010 che questi veicoli saranno prodotti in Sud Corea. Questa è una chiara violazione degli obblighi contrattuali di GM Europe. Nello stesso tempo il management di GM Europe sta sperando di ottenere gli aiuti di stato europei e nazionali e di chiedere dei prestiti alla Banca Europa per gli Investimenti (BEI).

### **Strategia futura**

Quasi un miliardo di auto saranno costruite nei prossimi 20 anni: la questione è quante di queste saranno verdi e quante saranno costruite in Europa. Piuttosto che lottare per piccole quote di mercato tra gli Stati membri l'Ue, si dovrebbe cercare di conquistare nuovi mercati e distribuirli tra i siti di produzione in tutta Europa. I Socialisti e Democratici dovrebbero

---

<sup>2</sup> "Ai lavoratori e ai loro rappresentanti deve essere garantita, ai livelli adeguati, l'informazione e la consultazione tempestiva nei casi e nelle condizioni indicate dalla legislazione europea e dalle leggi e le pratiche nazionali."

agire ora per presentare una strategia per sviluppare la produzione nell'Ue con un cambiamento graduale verso le auto verdi.

Nel **breve termine** dovremmo:

- fare pressione politica sul management della Opel per **mantenere la produzione** nello stabilimento di Anversa e monitorare il caso del tribunale belga sugli obblighi contrattuali di Opel per produrre i Suv ad Anversa (la questione dell'applicabilità degli accordi collettivi transfrontalieri)
- assicurare che la **Commissione applichi la Direttiva sul Comitato aziendale europeo** e stabilisca delle sanzioni in caso di inadempimenti.
- Organizzare una **conferenza S&D sul futuro della politica industriale** in Europa (ottobre 2010)
- adottare **un documento del Gruppo sullo sviluppo della nostra strategia per i posti di lavoro verdi**, includendo una specifica strategia di settore per l'auto e la produzione di veicoli commerciali.

Nel **lungo termine**, dobbiamo fare pressione sulla nuova Commissione Barroso al fine di:

- **creare un'efficiente, attiva e ambiziosa politica industriale europea** per mantenere e sviluppare delle attività industriali di alta qualità e un miglior raccordo tra competitività, industria e competenze nel quadro della Strategia 2020.
- organizzare un **Comitato Settoriale Automobilistico Europeo** e creare una strategia europea di settore per l'auto (simile a quella per il settore navale LeaderSHIP), come richiesto dalla Federazione Europea dei Metalmeccanici, al fine di assicurare una politica integrata per il settore automobilistico, incluso quelli dei fornitori, nuove qualifiche ecc.
- assicurare che i **Fondi europei** (10 miliardi nel 2009) siano legati ad una **forte condizionalità** per gli investimenti in ricerca e sviluppo, per la transizione ad un'economia a basse emissioni e al rispetto degli obblighi contrattuali; assicurare che la Banca Europea degli Investimenti non incoraggi semplicemente la delocalizzazione verso le regioni con salari più bassi senza investimenti in innovazione, perché questa politica porta ad una riduzione della capacità nell'intera Ue con i costi delle conseguenze sociali a carico dei contribuenti (Fondo Sociale Europeo e Fondo europeo di aggiustamento alla globalizzazione) e crea una pressione diretta sui salari e le condizioni di lavoro nei siti di produzione esistenti.
- Adottare un **nuovo quadro giuridico** sul ruolo della Commissione europea nelle **ristrutturazione transnazionali con regole chiare e meccanismi di controllo** simili a quelle che esistono nel campo delle fusioni e delle acquisizioni, includendo **la valutazione a priori dei poteri**. Questo permetterebbe alla Commissione di valutare la realizzabilità, la solidità e l'oggettività della ristrutturazione sulla base di un chiaro business plan consegnato in anticipo alla Commissione. Questo potere può essere basato sull'articolo 6 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che include la promozione di un alto livello di occupazione, un'adeguata protezione sociale, la lotta contro l'esclusione sociale e un alto livello di educazione, formazione e protezione della salute umana.
- Creare un **quadro giuridico per le contrattazioni e gli accordi transnazionali** sia a livello di impresa che di settore, al fine di sostenere le aziende e i settori a gestire questioni come l'organizzazione del lavoro, l'occupazione, le condizioni di lavoro, la formazione. Questo darà ai partner sociali una base per aumentare la loro capacità d'azione a livello transnazionale.
- **Rafforzare i Comitati aziendali europei** al fine di rafforzare la loro capacità di anticipare il cambiamento e anticipare le crisi sociali.

**Stephen Hughes**  
**Vice-President**

23 February 2010