

PARA A RUPTURA COM A POLÍTICA DE DIREITA UM PCP MAIS FORTE NO SECTOR DOS TRANSPORTES

1. Introdução

A ruptura com a política de direita é mais que um objectivo do PCP. É um processo em curso, que simultaneamente exige a mais elevada resistência ao prosseguimento da política de direita, a colocação no terreno da luta de classes da perspectiva revolucionária e a acumulação da força necessária para a materializar.

O Sector dos Transportes é um Sector Estratégico da Economia Nacional, e assume um duplo papel estratégico na luta pela ruptura democrática:

- Porque como meio de produção estruturante de toda a economia nacional, a sua propriedade social é determinante para o desenvolvimento socialista da economia nacional e a sua produtividade é determinante para a recuperação económica do país.

- Porque assume esse carácter estratégico também no quadro da economia capitalista, o que coloca particulares responsabilidades acrescidas aos seus trabalhadores no plano do desenvolvimento da luta.

Esta nossa Assembleia, realizada num ano em que o Partido participa em três batalhas eleitorais, não pode deixar de sublinhar a importância de travar estas batalhas no seio das Empresas e Locais de Trabalho do Sector. Os resultados da CDU nesses actos assumem uma importância grande para o processo de ruptura com a política de direita. Estes actos devem ser vistos pelo Partido como gigantescas oportunidades de intensificar o esclarecimento e a mobilização, bem como uma oportunidade de reforçar os resultados eleitorais da CDU nos diversos órgãos. Ao Sector coloca-se, além da necessidade de apoiar todo o trabalho geral do Partido para estas eleições, a tarefa concreta de aproximar as eleições da realidade dos trabalhadores do Sector.

Mas estas batalhas, de grande importância para o processo em curso de construção da Ruptura com a Política de Direita, não nos podem fazer esquecer o que de facto é estruturante desse processo, e que a nossa Assembleia discutirá em profundidade:

- O reforço do PCP
- A dinamização da luta de massas
- O reforço do Movimento Operário
- O alargamento da consciência (nos trabalhadores e em todas as camadas antimonopolistas) da necessidade e possibilidade dessa ruptura com a política de direita.

2. CARACTERIZAÇÃO DA SITUAÇÃO DO SECTOR DE TRANSPORTES

2.1. O Sector de Transportes é estruturante e estratégico para a vida económica do País, quer pela importância decisiva que possui na mobilidade dos trabalhadores, das populações e das mercadorias e bens, quer pelo peso que tem em termos do investimento e da balança de transportes, quer pelo importante e essencial papel que representa no incremento do uso do transporte público, para a defesa do ambiente e para o desenvolvimento sustentado da sociedade em geral.

2.2. A política de transportes deve ter uma coerência no todo nacional e nas relações com o estrangeiro, de carácter estratégico, com especial destaque para as deslocações pendulares dos

trabalhadores e das populações em torno das grandes cidades e nas relações interurbanas e para o transporte de mercadorias, devendo assentar esta estratégia em fortes e eficazes empresas do sector público.

2.3. Ao contrário, constata-se que, numa linha de continuidade das políticas de direita, a actuação do Governo do PS, assenta na desregulamentação, no desmembramento, na segmentação de empresas, na diminuição da oferta de transporte, na entrega de serviços a terceiros, visando a privatização de empresas ou parte delas, colocando deste modo no controlo dos privados alavancas fundamentais deste importante Sector, política manifestamente anti-social, de aumento da exploração dos trabalhadores e aumento das tarifas e redução do serviço público prestado às populações.

2.4. É o que está em curso em todas as empresas do Sector de Transportes, onde continuam os despedimentos de trabalhadores muitas vezes encapotados de “rescisões por mútuo acordo”, as segmentações ou desmembramentos de empresas, reduzindo serviços, aumentando os preços e tarifas praticadas, investindo em infra-estruturas e material circulante e outros equipamentos apenas como passos na criação das condições para entrega ao grande capital que já hoje detém parte importante das empresas do Sector, privatizando, total ou parcialmente, um conjunto de empresas, passando para as mãos dos privados o que ainda resta desta importante alavanca da economia nacional.

2.5. Em resultado desta política em que o planeamento é quase inexistente, estando o interesse público ausente do pouco que se realiza, as acessibilidades, o estacionamento e o espaço público degradam-se e o sistema de transportes funciona pior.

2.6. O estuário do Tejo é património da cidade de Lisboa e da Área Metropolitana de Lisboa e em torno deles organizam-se e desenvolvem-se actividades fundamentais, quer ao nível da mobilidade e transporte de mercadorias, através dos transportes fluviais e marítimos, quer ao nível das operações portuárias.

2.7. O desenvolvimento sustentado das zonas ribeirinhas do Tejo é fundamental para transformar a vida das populações na sua verdadeira dimensão económica, cultural, humanizada e solidária, onde seja agradável e estimulante viver.

2.8. No entanto, movem-se interesses económicos que procuram comandar a reconversão urbanística destas frentes de água, numa perspectiva do investimento imobiliário especulativo.

2.9. O sector rodoviário privado de passageiros mantém as mesmas características, praticamente dominado pelos grupos económicos nacionais, ligado ao capital estrangeiro onde, para além do transporte rodoviário de passageiros, a sua actividade também se estende ao transporte ferroviário de passageiros (Fertágus e Metro Sul do Tejo), ao transporte de automóveis e TIR, ao transporte fraccionado de mercadorias e porta a porta e ao transporte de matérias perigosas.

2.10. A Carris empresa de capitais públicos do sector rodoviário de passageiros, opera fundamentalmente na cidade de Lisboa e periferia, com autocarros, eléctricos e ascensores sendo, em conjunto com o Metro, a CP e os táxis, uma empresa estruturante na mobilidade urbana em Lisboa e concelhos periféricos contra a qual prossegue uma violenta ofensiva tendo em vista criar condições para a sua entrega ao grande capital. Para tal, reduziram-se drasticamente os postos de trabalho, tentou-se retirar-se direitos adquiridos, os salários reais perderam peso, degradaram-se as condições de trabalho, e aumentaram as medidas repressivas contra os trabalhadores, reduziu-se a oferta de transporte, apesar da renovação quase total da frota. A empresa, dividida em várias unidades de negócio, aumenta os serviços entregues a terceiros e tem nas duas empresas do grupo – a Carristur (turismo, alugueres e formação profissional) e a Carrisbus (manutenção) – alavancas para reduzir direitos aos trabalhadores e aumentar a sua exploração. As indemnizações compensatórias devidas pela prestação de serviço público continuam a ser muito aquém do valor devido.

2.11. O sector dos táxis, na zona de Lisboa, envolve mais de 4200 táxis, é constituído essencialmente por micro-empresas em nome individual com 1 a 4 trabalhadores com uma realidade social assente fundamentalmente na precariedade laboral, bem patente na divisão do

tempo de trabalho entre o proprietário e os trabalhadores, sem qualquer vínculo e salários estabelecidos a percentagem do resultado apurados, e cooperativas, entre as quais se salienta a Autocoope. Sector que continua a ser votado ao mais completo abandono, sem apoios, apesar das promessas face às lutas desenvolvidas.

2.12. O sector de transporte rodoviário de mercadorias também mantém as suas características de ser na sua totalidade de exploração privada, constituído por pequenas e médias empresas, sendo que mais de 50% têm menos de 20 viaturas. É um sector duas realidades distintas: uma com um patronato que se caracteriza pela violação e incumprimento dos direitos dos trabalhadores consagrados em convenção colectiva, e da restante legislação nacional e internacional para este sector; outro com micro empresários que operam com a sua viatura, estrangulados pelos preços impostos e pelos encargos financeiros decorrentes da aquisição do veiculo.

2.13. No sector ferroviário, a CP na área de Lisboa continua a desenvolver serviços de passageiros do tipo suburbano em três eixos, Linha de Cascais, Linha de Sintra e Oeste e Linha da Azambuja, mas também é origem e destino de comboios internacionais e de longo curso nacional. Por outro lado, também aqui desenvolve, tráfego de mercadorias, quer através dos terminais portuários de Alcântara e de Santa Apolónia, quer através do terminal ferroviário da Bobadela. Em Lisboa também há que referir a intervenção da REFER, ao nível da conservação e investimento nas infra-estruturas ferroviárias (hoje nas mãos dos empreiteiros) e as oficinas de reparação e manutenção do material ferroviário, da EMEF. As empresas do sector ferroviário têm vindo a ser alvo dos objectivos privatizadores dos Governos PSD/CDS-PP e agora do PS, continuando a estar sujeitas a reduções de trabalhadores e de serviços e, por outro lado, continuam a receber indemnizações compensatórias insuficientes, para o serviço público que praticam. A tentativa de criação da CP Carga, SA, que assuma o transporte de mercadorias da CP pretende ser um passo visando a privatização daquela actividade, hoje uma unidade de negócio muito cobiçada do grande capital. Na linha privatizadora do governo PS, a CP acaba de vender a TEX, empresa de transporte de pequenos volumes.

2.14. O transporte ferroviário dá hoje os primeiros passos na muito alta velocidade, que pela mão do PS tem prevista a sua entrega total ao sector privado, através das chamadas PPP (parcerias público privadas) cujos mecanismos levam a que os investimentos com dinheiros e benefícios públicos sejam entregues a grupos cujo domínio é do capital financeiro.

2.15. O Metro é outra empresa que opera fundamentalmente na cidade de Lisboa, cuja rede tem vindo a ter uma expansão importante, mas que vem sendo feita ao sabor das conveniências políticas do momento sem base numa aposta integrada com os planos de desenvolvimento urbanísticos e regionais, nem com os outros modos de transporte, com o objectivo de resolver o problema da mobilidade em Lisboa e na sua Área Metropolitana. Também aqui sucessivas reestruturações têm sido feitas com o objectivo de abrir caminho à privatização do todo ou de áreas da empresa.

2.16. O sector marítimo e o sector portuário continuam votados ao abandono. A APL deixou de operar no porto de Lisboa e tornou-se uma alugadora de espaços e equipamentos. Os acessos rodoviários e ferroviários são inadequados, pois prejudicam o tráfego rodoviário ou afectam o tráfego ferroviário. O sector marítimo, com a destruição, há alguns anos, das empresas existentes, hoje é praticamente inexistente e onde ainda opera é com bandeira de conveniência.

2.17. Na aviação civil, prosseguiu a ofensiva com vista á privatização da TAP, onde a segmentação, por cisão, da unidade de Handling, e a criação da SPdH (Serviços Portugueses de Handling) passou para o controle de privados 56,1% do capital social (50,1% detidos pelos espanhóis da Globália e os restantes 6% pela Portugália/grupo BES). Em 2007, a TAP adquiriu a Portugália e passou a ter 49,9% do capital da SPdH. Actualmente, perante o desinteresse no negócio pela Globália, e após uma pseudo alienação do capital, detido pelos espanhóis, por um consórcio bancário português, (pago pela TAP através de um empréstimo, por isso a utilização do termo "pseudo"), a companhia aérea nacional torna a ser detentora da totalidade da SPdH. Tudo isto durante 5 anos de gestão ruínosa dos privados espanhóis, com o "deixa andar" da administração da TAP e da Tutela. O governo PS continua a ofensiva ao anunciar que pretende avançar com a privatização de parte do

capital da TAP e permite à administração que, através de negócios ruinosos como a aquisição de uma empresa brasileira de manutenção de aeronaves, prepare a liquidação daquela actividade na empresa, passando uma área reconhecidamente lucrativa, para o capital privado.

2.18. Nas Lojas Francas de Portugal (LFP), empresa do grupo TAP, a administração decidiu não actualizar os salários, alegando a crise, apesar de apresentar lucros em 2008 e prever lucros em 2009.

2.19. Nos aeroportos e navegação aérea, um Governo do PS desmembrou a ANA em duas empresas – a NAV para a navegação e controlo do tráfego aéreo, e a ANA para a gestão das infra-estruturas aeroportuárias como primeiro passo para a sua privatização; o actual Governo do PS deu um novo e grave passo, ao anunciar a sua privatização ou contratualização da gestão conforme o modelo a adoptar para o novo Aeroporto de Lisboa. A ANA, que entre 1995 e 2005 gerou 314 milhões de euros de lucro, além dos elevados investimentos realizados nos diversos aeroportos nacionais é negócio apetecível.

2.20. Continua a não haver um sistema integrado de transportes, cada empresa actua como mais interessa à política de direita, só efectuando, sempre que possível, o que lhe é rentável, sem ter em conta as necessidades dos utentes e das populações, da economia regional e nacional.

2.21. O uso do transporte individual é cada vez mais dominante na mobilidade, em resultado das políticas de direita que vêm sendo seguidas e tem como consequência o aumento do congestionamento, da poluição atmosférica e sonora, a diminuição da velocidade dos transportes públicos e o aumento dos seus tempos de trajecto.

2.22. Para isso muito contribui uma política errada de incremento de diversos títulos de transporte, com a eliminação do passe social intermodal retirando aos utentes a mobilidade dentro da sua área geográfica e também, por aqui, fazer com que os preços se aproximem do custo de transporte e seja banida a componente social do serviço público de transporte.

2.23. As Autoridades Metropolitanas de Transportes, cujas comissões instaladoras chegaram a ser empossadas pelo Governo PSD/CDS-PP, mesmo com os novos estatutos que o PS aprovou recentemente, estes continuam totalmente desadequados, pois assentam na sua governamentalização, quer no que se refere à composição dos seus órgãos, quer no que se refere às suas competências. O governo continua na linha de adequar as AMT's à necessidade de contratualização do serviço público e das empresas, no sentido de viabilizar a ofensiva privatizadora e aumentar os custos para os utentes.

2.24. No âmbito da União Europeia continuam a ser tomadas medidas para a chamada "abertura do mercado" ao nível do sector aéreo, rodoviário, ferroviário e portuário, conjugadas com a exigência de concursos para a concessão de serviços públicos, nos quais se inserem os transportes, sem qualquer salvaguarda dos postos de trabalho e dos direitos dos trabalhadores, com o objectivo claro da sua entrega aos grupos privados em especial às transnacionais.

3. DINAMIZAR A LUTA DE MASSAS

A luta de massas assume um papel determinante no processo que permitirá alcançar a ruptura com a política de direita. Cabe aos comunistas continuarem a assumir o seu papel de vanguarda no Sector dos Transportes. São eixos centrais da luta de massas a desenvolver:

3.1. A participação do Sector na luta geral dos trabalhadores portugueses pela ruptura com a política de direita.

3.2. A Luta contra as Privatizações no Sector, dando prioridade à luta contra a privatização da ANA (e Portway) e dos Aeroportos portugueses, prevista já para este ano, sem esquecer o processo tendente à privatização da CP Carga e os processos em curso preparadores de futuras privatizações (TAP, SPdH, Metro, Carris e Sector Ferroviário).

3.3. A luta pela liberdade sindical, contra a ofensiva em curso na CP, que já se alargou à REFER e pode alargar a muitas outras empresas.

3.4. A Luta em defesa dos direitos dos Trabalhadores e da Contratação Colectiva, nomeadamente: pela defesa do AE na TAP, na SPdH, nas LFP e no Sector Ferroviário, perante os ataques em curso do governo e administrações.

3.5. A Luta por aumentos salariais dignos, onde se deve colocar como patamar mínimo não a inflação prevista pelo Governo nem o aumento salarial apontado por este para a função pública, mas valores que permitam recuperar o poder de compra perdido nos últimos anos e promover a efectiva valorização dos salários.

3.6. A dinamização de uma acção reivindicativa mais próxima dos locais de trabalho e das empresas, assente na construção com os trabalhadores de cadernos reivindicativos e formas de luta para os alcançar.

3.7. A Luta contra a precariedade e a subcontratação, particularmente na SpdH.

3.8. Dinamização de uma acção Reivindicativa do Sector do Táxi no sentido da sua defesa e da exigência de tomada de medidas ao nível dos impostos, renovação das frotas, segurança e gasóleo.

4. REFORÇAR O MSU E AS RESTANTES ORT's

Não haverá ruptura com a política de direita sem um reforço das estruturas dos trabalhadores. A aprovação do Código do Trabalho cria condições para uma poderosa ofensiva do Governo e do Patronato contra a CGTP-IN, com o conluio da UGT. A resposta não pode ser colocarmo-nos na defensiva, mas sim na ofensiva. A cada alteração na lei favorável ao patronato, há que reconstruir a força da classe na base, no grau de unidade, consciência e combatividade dos trabalhadores. As linhas de acção reivindicativa atrás apontadas são decisivas para o conseguir, mas têm que assentar numa prática sindical de ainda maior proximidade com os trabalhadores, de maior responsabilização dos delegados sindicais, do crescimento da militância sindical e do reforço da organização sindical. A mesma postura deve ser adoptada no movimento das CT's.

São objectivos centrais:

4.1. Aproveitar as Eleições Sindicais do próximo ano para o STRUP para materializar um reforço da sua direcção e da sua coesão interna. Aprofundar o trabalho colectivo por um Sitava mais forte nos locais de trabalho e por uma prática sindical mais consequente com o sindicalismo de classe. Dinamizar, em todos os sindicatos do Sector, um processo de maior responsabilização dos dirigentes sindicais que não estão a tempo inteiro.

4.2. Desenvolver uma linha de aumento da eleição de delegados sindicais (Sitava, STRUP, SNTSF), apostando no seu rejuvenescimento, bem como uma linha de trabalho para a sua maior responsabilização na acção sindical.

4.3. Avançar com audaciosas metas de sindicalização, a serem concretizadas no quadro da luta e acção reivindicativa.

4.4. Promover, por via da CIL e/ou através de contactos bilaterais, uma mais estreita cooperação entre as Ct's do Sector, aproximando ao movimento unitário as CT's em que não estamos hoje organizados e reforçando a luta.

4.5. Intensificar as linhas de propaganda, esclarecimento e agitação junto dos trabalhadores do sector, quer através das formas clássicas, quer potenciando a propaganda electrónica (a exemplo do que está a ser feito pelo SNTSF).

5. O PARTIDO NO SECTOR DOS TRANSPORTES

5.1. Identidade comunista

5.1.1. O Partido Comunista Português é o partido da classe operária e de todos os trabalhadores e que tem por ideologia o marxismo-leninismo, o funcionamento assente no desenvolvimento criativo do centralismo democrático e por objectivo a construção de uma sociedade nova liberta da exploração do homem pelo homem, da opressão, de discriminações, de desigualdades, injustiças e flagelos sociais do capitalismo – o socialismo e o comunismo.

5.1.2. Um Partido com esta identidade, natureza de classe e objectivos, é o alvo primeiro da feroz ofensiva que o grande capital e os seus governos desenvolvem há mais de 30 anos, contra os trabalhadores.

5.2. Membros do Partido

5.2.1. Os efectivos do Partido no Sector são hoje _____ camaradas.

5.2.2. No que se refere à composição social, o sector mantém a sua natureza de classe, em que mais de 89% dos efectivos são operários e empregados (44% operários e 45% empregados), os quadros técnicos e intelectuais representam 6%, os micro, pequenos e médios empresários 5%.

5.2.3. Quanto à composição etária, o aspecto mais significativo, é o continuado envelhecimento da organização, reflectindo um recrutamento insuficiente para contrariar o envelhecimento natural da organização. Assim, os camaradas com idades compreendidas entre os 51 anos e mais de 64 anos correspondem a 64% da organização (44,6% entre os 51 e 64 anos e 19,7% com 64 ou mais anos), os efectivos com idades até aos 50 anos perfazem os 36% (até aos 30 anos – 5%, dos 31-40 anos – 15% e dos 41-50anos- 15,2%).

5.2.4. As camaradas mulheres organizadas no Sector representam 12,6% o que é claramente insuficiente mesmo não sendo os transportes um sector de um grande volume de emprego feminino.

5.2.5. Impõe-se, portanto, o reforço do trabalho ao nível do recrutamento, com especial destaque para os operários, os jovens e as mulheres.

5.3. Recrutamento

5.3.1. O Sector recrutou 37 militantes nos últimos 2 anos e 2 desde o início deste ano o que, no conjunto da realidade dos sectores profissionais e de empresas da ORL, é um indicador razoável, ainda mais se tiverem em conta a forte diminuição dos postos de trabalho.

5.3.2. Analisando o recrutamento por organizações, regista-se que as células da TAP/SPdH, CP e Carris concentram cerca de 78% do total dos camaradas recrutados.

5.3.3. As lutas permitem referenciar um apreciável número de trabalhadores a recrutar e a necessidade de dar resposta a tarefas concretas permite ao Partido, excepto onde não temos organização, o contacto aberto com trabalhadores e assim criar melhores condições para o recrutamento futuro.

5.3.4. No geral das organizações do Partido no Sector, não é devidamente aproveitado o prestígio e influência do Partido junto dos trabalhadores para o recrutamento.

5.3.5. De entre outras razões que contribuíram para esta situação, destacamos ainda a manutenção de uma deficiente discussão, acompanhamento e controlo de execução desta importante tarefa.

5.3.6. Para a superação destas dificuldades impõe-se estabelecer em relação ao recrutamento o seguinte:

5.3.6.1. Considerar o recrutamento como uma linha de trabalho prioritária e regular, efectuando uma maior e mais permanente discussão desta tarefa nas organizações do Partido, elaborando listagens de nomes a abordar para o recrutamento, definindo quem fica responsável pelo contacto com esses trabalhadores, procurando que um maior número de camaradas tenha esta tarefa, fazer regularmente o controlo de execução dos resultados dos contactos e dirigindo a atenção para as gerações mais novas de trabalhadores, para aqueles que se destacam na luta, dando especial atenção aos operários e às mulheres.

5.3.6.2. Cuidar do rápido enquadramento dos novos camaradas, atribuindo-lhes tarefas compatíveis com as suas possibilidades e capacidades e controlando a execução desta importante tarefa.

5.4. Contactos com os membros do Partido

No Sector ainda há 155 contactos por realizar, assumindo que é prioritário contactar todos aqueles que têm até 55 anos.

5.5. Direcção

5.5.1. O trabalho de direcção do Sector é assegurado pelo Organismo de Direcção, pelo Executivo e pelo Secretariado.

5.5.2. O seu funcionamento manteve-se no fundamental com as mesmas características, um Organismo de Direcção amplo, que apontou e definiu as grandes linhas de orientação e medidas para a sua concretização. Um Executivo, que assegurou a direcção política no dia a dia e um Secretariado, com composição restrita e com a responsabilidade do acompanhamento dos fundos, quadros e questões de organização e de direcção.

5.5.3. O Organismo de Direcção era composto por 39 camaradas mas, entretanto, verificaram-se 7 saídas e foram cooptados 5 novos camaradas. O Organismo de Direcção do Sector reuniu com pouca regularidade nos últimos dois anos e com uma deficiente participação.

5.5.4. O Executivo do Sector, eleito pelo Organismo de Direcção, tinha 12 camaradas mas, entretanto, saiu um deles. O Executivo do Sector reuniu com uma regularidade semanal, a dia certo, o que se revelou fundamental para a sua estabilidade e funcionamento.

5.5.5. O Secretariado do Sector composto por 4 camaradas também funcionou com uma regularidade semanal.

5.5.6. É de realçar o correcto trabalho de articulação das organizações partidárias e do Sector com a actividade institucional dos eleitos do Partido aos vários níveis: CML e AM de Lisboa, com o Grupo Parlamentar do PCP na Assembleia da República e com os deputados comunistas no Parlamento Europeu.

5.6. Organização e estruturação

5.6.1. Já no início deste ano concretizou-se a criação da Célula dos Reformados do Sector dos Transportes, partindo dos camaradas reformados ainda organizados nas principais células de empresa e cuja 1ª Assembleia se realizou em 24 de Março de 2009. Tal decisão levou a que nas células das principais empresas, Carris, Metro e Sector Ferroviário, apenas ficassem os camaradas que hoje estão no activo. A constituição desta célula obriga a ter uma outra atenção e trabalho concreto em relação a esta camada, que tem problemas específicos aos quais importa dar as respostas adequadas, elevar o nível de consciência e actividade dos nossos camaradas junto da massa de reformados do Sector dos Transportes, bem como a sua mobilização para as iniciativas a tarefas de âmbito mais geral – distrital e nacional – que se colocam a esta importante camada .

5.6.2. A realização regular das assembleias das células tem uma importância acrescida no nosso trabalho. Para além de dar resposta a uma questão basilar da vida democrática do Partido, permite e exige um esforço na participação de mais camaradas na procura de soluções e respostas aos problemas com que nos defrontamos e prepara melhor o conjunto da organização para dar respostas às tarefas que se colocam.

5.6.3. Os Secretariados continuam a assumir um papel decisivo no funcionamento das células. Cuidar das OT, discutir e tomar medidas para responder aos problemas que se colocam aos trabalhadores das respectivas empresas e/ou mesmo em relação a locais de trabalho, articulando com as questões gerais dos trabalhadores, implica o aprofundamento do conhecimento do que se passa, exige que se faça regularmente a discussão da situação política e social e hoje, por maioria de razão, coloca-se aos Secretariados a tarefa de assumir um efectivo papel na formação e educação dos quadros mais jovens que assumem responsabilidade, procurando, para além do trabalho específico a desenvolver, que no dia a dia do nosso trabalho se enquadrem nos princípios orgânicos e ideológicos característicos da identidade comunista.

5.6.4. A persistência no contacto com os membros do Partido e com as células, a estabilidade do funcionamento destas e dos organismos dirigentes é um dos aspectos de maior importância para o funcionamento do Partido.

5.6.5. A não concretização da criação de organismos de direcção intermédios, que só conseguimos concretizar nas Rodoviárias de Passageiros e sector dos Táxis, com muitas fragilidades, não permitiu avançar, como era necessário, na estruturação dos vários sectores.

5.6.6. No que se refere às questões de direcção, organização, estruturação e funcionamento, as medidas a tomar são as seguintes:

5.6.6.1. Assegurar o funcionamento regular e a estabilidade da composição dos secretariados das células existentes (Carris, Metro, Ferroviários, TAP/SPdH), bem como uma correcta distribuição das tarefas entre os membros que os compõem;

5.6.6.2. Responsabilizar novos quadros, particularmente jovens, de modo a preparar desde já o futuro do Partido nas empresas do Sector dos Transportes.

5.6.6.3. Nas células das grandes empresas, importa assegurar um contacto regular com os seus membros, procurando que seja realizado um trabalho específico para sectores próprios, por exemplo voo da TAP, maquinistas na CP, motoristas na Carris e outras empresas. Não perder de vista como objectivo estruturar as maiores células seja por âmbito geográfico, de local de trabalho ou de sector específico logo que estejam criadas as condições mínimas que sejam para a estruturação das células

5.6.6.4. Realizar regularmente plenários das células, a dia fixo, procurando envolver o maior número de camaradas da célula

5.6.6.5. Assegurar o funcionamento regular dos organismos de direcção intermédia para as Rodoviárias de Passageiros e para o Sector dos Táxis, e criar esses organismos para o Sector Marítimo, para as Rodoviárias de Mercadorias e para o Aeroporto;

5.6.6.6. Definir como objectivo central, a curto prazo, o estabelecimento de ligação regular com empresas prioritárias ou de importância estratégica como a ANA, a NAV, a Portway e a Barraqueiro.

5.7 Ligação aos membros do Partido que desenvolvem a sua actividade em ORT's

5.7.1. No quadro da actual ofensiva contra os trabalhadores e suas organizações representativas, é imperioso dar ainda uma melhor atenção à articulação entre os membros do Partido com tarefas em ORT's:

5.7.1.1. Assegurar a articulação dos delegados sindicais, dirigentes sindicais, membros de Sub-CT's e CT's com as células de empresa, designadamente com os seus secretariados, através de reuniões conjuntas;

5.7.1.2. Garantir organismos com funcionamento regular com os militantes do Partido nas diversas estruturas, tais como CT's e Sub-CT's, Comissões Sindicais, Comissões Inter-sindicais, etc. para a discussão das suas tarefas específicas e a actividade geral do Partido;

5.7.1.3. Acompanhar o conteúdo e a discussão do trabalho de direcção ao nível destes importantes organismos, não só no acompanhamento da situação social das empresas e das lutas, mas também elevar a compreensão destes organismos e de cada camarada que o reforço da organização partidária é uma tarefa de primordial importância, em última instância decisiva para o cumprimento de todas as tarefas que se colocam.

5.8 Fundos

5.8.1. O trabalho regular de angariação de fundos mais do que nunca assume uma responsabilidade acrescida para o colectivo partidário e para cada um dos membros do Partido, particularmente se tivermos em conta a nossa identidade de classe.

5.8.2. A autonomia financeira do Partido e do Sector é de uma enorme importância para estar à altura das responsabilidades que são exigidas, tendo em conta que as imposições legislativas aprovada pelos partidos da política de direita: PSD, CDS-PP e PS, com a aprovação da Leis dos Partidos e do seu Financiamento que teve como inconfessado objectivo atingir o Partido e nomeadamente a Festa do Avante.

5.8.3. O saldo do trabalho do sector nesta área, durante o período em análise, pode considerar-se como positivo mas insuficiente face às necessidades e possibilidades reais no Sector. Apesar dos esforços na recolha da quotização, tendo-se verificado um aumento do número de camaradas que pagam a sua quotização, no entanto, estamos ainda longe de ser suficiente face às necessidades políticas do Sector.

5.8.4. As medidas a tomar devem ser as seguintes:

5.8.4.1. Aumentar o número de camaradas que pagam regularmente as suas quotas e para tal aumentar o número de camaradas que as recebem, mensalmente discutir nas organizações esta tarefa de modo a atingir a meta de 70% de camaradas com quotas pagas em 2009.

5.8.4.2. Aumentar as iniciativas políticas e de fundos das células e do próprio Sector como foi o caso da excursão à Minas de Aljustrel, a rifa da Páscoa que está em curso e ainda a da Festa do Avante!

5.8.4.3. Garantir um trabalho regular de angariação de fundos ao nível do Sector, com iniciativas e abordagens especiais, direccionadas e alargar o número de amigos que contribuem com regularidade para o Partido de modo a assegurar a cobertura de uma parte importante das nossas despesas fixas, bem como trabalhar para a diminuição das mesmas. Dar uma maior atenção o que implica discussão e controlo de execução, às campanhas já habituais de subsidio de férias e de Natal. Continuamos a não envolver o grosso da nossa organização nestas importantes tarefas e a não atingir as metas a que nos propomos e que estão ao nosso alcance.

5.8.4.4. Continuar a realizar os jantares já com “tradição” no Sector, também como um aspecto político de grande importância, de aniversário do Partido (que se realizou em 13 de Março) e da comemoração da Revolução de Outubro que terá lugar em Novembro.

5.8.4.5. A realização de 3 eleições este ano exige de todos os comunistas e em particular do Sector dos Transportes a compreensão e discussão da importância política destas batalhas e da recolha de fundos para as Campanhas. Nesse sentido, está já em curso o levantamento de 100 nomes de camaradas e amigos do Sector que irão participar nos processos eleitorais e que certamente se saldarão num contributo financeiro importante.

5.9 Batalha Ideológica, Informação e Propaganda

5.9.1. A caracterização da ofensiva ficaria incompleta sem a referência à não menos violenta ofensiva ideológica do grande capital e do seu Governo PS. Hoje aparece cada vez mais claro que o capitalismo não é a solução para os problemas dos trabalhadores e dos povos. A alternativa a este sistema é o Socialismo. Mas neste ano que comemoramos os 35 anos do 25 de Abril, e fruto das sucessivas políticas de direita, verifica-se um perigoso aprofundamento da ofensiva antidemocrática e o aumento das medidas e do aparelho repressivo, de desvirtuamento da democracia e dos valores democráticos da Revolução de Abril, de ataques ao direito à actividade sindical, do direito ao protesto e manifestação e mesmo à actividade dos comunistas. A nós, comunistas, cabe-nos a tarefa de colocar na ordem do dia a luta pelo Socialismo. Cabe-nos saber articular a luta do dia-a-dia, a luta pela democracia, com a luta por uma sociedade sem exploração e opressão. Cabe-nos a nós valorizar e relembrar, antes de mais junto dos trabalhadores, as conquistas históricas do Socialismo e do Movimento Operário.

5.9.2. O capital, usando de todos os meios de que dispõe para contrariar a assimilação da realidade, pretende incutir nos trabalhadores a ideia de ter perdido actualidade e não ser “moderno” falar em opressão e exploração do homem pelo homem, partindo da ideia de que “isto sempre foi assim, sempre houve ricos e pobres” e até promove a ideia de não se justificar a referência a “patrões”/“patronato” mas sim a “empresários/empregadores”, a uma “comunidade” dos empregadores e dos seus “colaboradores” onde “o trabalho” não é um direito, mas sim um “privilégio”.

5.9.3. Mas, se é contra o PCP que se dirigem com maior intensidade e violência todos os poderosos meios de que dispõe o capital, também contra o MSU e as ORT's (para além da legislação já produzida) se lançam intensas campanhas ora de ocultação, ora de desfiguração da sua natureza, objectivos e ideais, procurando por um lado, separá-los dos trabalhadores, e por outro, descaracterizá-los, torná-los parceiros “credíveis” para o grande capital.

5.9.4. Neste contexto, destacamos a indispensável importância que a Imprensa do Partido assume, em particular a compra e leitura do Avante! E de O Militante. Verificou-se um aumento de 20 exemplares vendidos do Avante! em 2008, totalizando 95 exemplares semanais. Contudo, já no

início deste ano uma célula deixou de vender 4 exemplares do Avante! Mas, no entanto, já recuperou 1. Apesar do aumento registado ainda estamos aquém das possibilidades de venda. Importa, designadamente, que nas células da Carris, Metro e mesmo a TAP/SPdH, se discutam as medidas para aumentar a venda do Avante! O Militante aumentou a sua venda em mais _____.

5.9.5. O Partido no Sector produziu os seguintes documentos em 2008 (referimos apenas aos feitos aqui no CTV), dirigidos às Empresas do Sector : Aeroporto (1, 5000ex); TAP/SPdH (3, 3000 ex); SPdH (1, 1000 ex); TAP (2, 5500 ex); ANA (1, 1500 ex); Metro (3, 2500 ex); CP Carga (1, 300 ex); Vimeca (2, 600 ex); Carris (3, 2600 ex); Taxis (4, 3500); Sectoriais (3, 6000 ex.).

5.9.6. O Boletim do Sector “Em Movimento” não teve uma saída regular, estando na altura de ponderar a sua substituição pela edição electrónica regular de um Site do Sector.

5.9.7. Em 2008 realizou-se um curso em duas sessões, no CT Vitória, nas quais participaram 7 camaradas, o que sendo positivo é ainda muito insuficiente.

5.9.8. As medidas a tomar são as seguintes:

5.9.8.1. Estimular a participação de camaradas do Sector dos Transportes em cursos promovidos pela Escola do Partido e em cursos distritais, organizados no CT Vitória. Dirigir a ida aos cursos de camaradas que vieram ao Partido a partir de 2008. Realizar debates de ajuda à formação ideológica dos membros do Partido como o que se realizou sobre as Obras do camarada Álvaro Cunhal e outros com temas específicos do Sector

5.9.8.2. Discutir em cada grande célula quais as metas de aumento da venda do Avante! e de “O Militante!” e naquelas que não recebem a imprensa discutir a possibilidade de passarem a receber. Editar e distribuir comunicados, tomadas de posição e boletins de célula, particularmente das maiores, procurando que outras células e sectores editem documentos próprios das suas empresas e em torno de grandes acções, como foi o caso do 13 de Março e será o 25 de Abril, o 1º de Maio, a Marcha da CDU a 23 de Maio e outras acções.

5.10 Festa do Avante!

5.10.1. Este ano a Festa do Avante! coincide praticamente com campanhas eleitorais. O Sector deve continuar a dar a atenção que esta tarefa exige, e com a experiência adquirida no ano passado procurar melhorar o desempenho da tarefa que este ano, tudo indica, será a mesma bem responder às tarefas centrais que se colocam, quer durante a construção da Festa, quer depois, no seu funcionamento e desmontagem.

5.10.2. Tomar as medidas necessárias à venda antecipada da EP e ao indispensável controlo da sua distribuição, venda e recolha, continuando a contribuir para garantir o êxito financeiro da Festa.