

AGORA CDU:

Por uma política de transportes patriótica e de esquerda!

As eleições de 5 de Junho realizam-se num momento em que o país mergulha no abismo em consequências das opções políticas que PS, PSD e CDS têm imposto, no governo ou na oposição, mas sempre ao serviço da reconstrução do capitalismo monopolista de estado.

Tendo conduzido o país ao desastre, enquanto reconstruíam o quadro de privilégios do grande capital, optam agora, por via do acordo entre as troikas (PS/PSD/CDS e BCE/UE/FMI) por intensificar as mesmas opções de classe, indiferentes às brutais consequências dessas opções para a esmagadora maioria da população portuguesa.

Está assim lançada uma nova ofensiva, que atinge todo o nosso povo, e apenas beneficia as grandes multinacionais, as economias dos Estados imperialistas (particularmente da Alemanha), os especuladores internacionais e os sectores nacionais mais vinculados ao grande capital.

Uma ofensiva que atinge todos os trabalhadores do Sector dos Transportes, em quatro eixos fundamentais: uma redução generalizada dos salários; um aumento brutal do custo de vida e da carga fiscal sobre os trabalhadores; o crescimento da precariedade laboral, seja pela generalização dos vínculos precários, seja pela redução dos mecanismos de protecção legal do direito ao trabalho e no trabalho; o crescimento do desemprego, afectando já directamente mais de 700 mil trabalhadores (900 mil em 2013 de acordo com as previsões deles!), e servindo de instrumento de precarização de todos os outros.

Uma ofensiva que se abate com particular violência sobre os trabalhadores do Sector Empresarial do Estado, num momento em que o grande capital decidiu concretizar a privatização de todo o sector dos transportes, para o qual montou uma estratégia de destruição da contratação colectiva existente, de redução brutal dos salários, de destruição de postos de trabalho efectivos, de destruição dos serviços que não considera potencialmente lucrativos, de aumento brutal dos preços para os utentes, de destruição das forças que podem impedir a concretização dos seus objectivos de classe.

Uma ofensiva que tendo executantes nacionais (PS, PSD, CDS), que tendo beneficiários nacionais (a grande burguesia nacional), é no essencial comandada pelo grande capital europeu, que julga ter encontrado na colonização acelerada de países como Portugal a saída para a crise em que o capitalismo se encontra mergulhado.

Uma ofensiva que é enquadrada por uma não menos brutal ofensiva ideológica, que procura apresentar como inevitáveis as opções que estão a ser impostas, iludindo que estas são as mesmas há 35 anos, e que agravarão ainda mais todos os traços negativos da realidade portuguesa.

Uma ofensiva que torna cada vez mais necessária a radical ruptura com estas opções políticas, que imponha uma mudança de rumo para Portugal, com um governo ao serviço dos trabalhadores e do povo, uma política patriótica e de esquerda. Uma ruptura que só poderá ser protagonizada pelos trabalhadores e o povo português, através da crescente convergência na luta dos sectores anti-monopolistas.

Face a esta realidade, a CDU assume, face às eleições de 5 de Junho, dois compromissos no que respeita à política de transportes:

1. Recusar, resistir e promover a resistência à concretização do verdadeiro programa eleitoral de PS, PSD e CDS – o Memorando de Entendimento com a Troika – quer à brutal intensificação da exploração dos trabalhadores do sector, quer à concretização das opções políticas liquidacionistas e privatizadoras para os transportes aí contidas.
2. Lutar por uma política de transportes ao serviço do desenvolvimento económico e social do país, inserida numa política patriótica e de esquerda para Portugal

Linhas Centrais para uma Política de Transportes patriótica e de Esquerda

As opções políticas tomadas nos últimos anos levaram ao progressivo abandono do aparelho produtivo nacional, ao desaproveitamento das capacidades dos trabalhadores portugueses, à não exploração dos nossos recursos naturais. O país perdeu capacidade produtiva, viu a sua dependência externa crescer exponencialmente e perdeu soberania efectiva.

É todo um caminho que urge inverter, desde logo, abandonando os paradigmas neo-liberais, construindo uma nova e colectiva determinação de assentar o presente e o futuro do nosso país na racional exploração sustentável das suas imensas riquezas e na comprovada e qualificada capacidade de trabalho do nosso povo.

É preciso desenhar uma política patriótica e de esquerda para os Transportes que parta da nossa soberania para a **cooperação mutuamente vantajosa com todos os povos**, terminando com a subjugação aos interesses económicos e estratégicos das grandes potências e das multinacionais, e recuse a aplicação das directivas liberalizadoras da União Europeia que estão a impor a concentração monopolista na Europa. Uma política que em cada eixo **busque, potencie e promova a incorporação nacional**, potenciando todo o nosso aparelho produtivo. Uma política que aproveite e potencie **os nossos centros de formação e investigação**. Uma política que assente na **criação de riqueza através do trabalho** e não na crescente exploração dos trabalhadores.

Uma política orientada por um Estado Soberano ao serviço dos trabalhadores e do povo, que encare os transportes como um sector estratégico para a economia: para a mobilidade de pessoas e bens; para a dinamização do aparelho produtivo nacional a montante do sector (produção, montagem e manutenção de equipamento e tecnologia; estudo, projecto e construção de infraestruturas) e a juzante do sector (redução geral dos custos de produção, desenvolvimento do actividade turística); para a melhoria da qualidade de vida das populações; para a redução da factura energética do país; para a redução das importações e o aumento das exportações.

Uma política que por ser patriótica e de esquerda assente em fortes empresas públicas, no sector ferroviário, no sector aéreo, nos transportes urbanos, no sector fluvial e marítimo/portuário, cessando as intenções anunciadas de privatização da CP, EMEF, CP Carga, TAP, SPdH, ANA, Portway, Carris e Metro. Uma política que rompa com o actual modelo de gestão, que fomenta o compadrio e a corrupção, e cuja directriz fundamental tem sido preparar as empresas para a privatização.

Uma política que por ser patriótica e de esquerda só se pode desenvolver com os trabalhadores, e não contra os trabalhadores como está hoje a acontecer. Uma política que reponha o primado da contratação colectiva, que reforce os poderes efectivos de controlo de gestão dos trabalhadores, que assuma como objectivo das empresas públicas a valorização profissional e salarial dos seus trabalhadores.

A política que o PCP defende para o sector dos transportes assenta nas seguintes princípios:

- **Coerência no todo nacional** e nas relações com o estrangeiro, assumindo clara e expressamente o seu carácter estratégico, com especial destaque para as deslocações pendulares dos trabalhadores e das populações em torno das grandes cidades, nas relações interurbanas e para o transporte de mercadorias;
- **Elaboração de um Plano Nacional de Transportes**, integrado, que seja um elemento fundamental de uma política de esquerda para os transportes, que assente no serviço público, que tenha um papel estratégico e estruturante na economia nacional, no ordenamento do território e desenvolvimento harmonioso e sustentado das regiões, respondendo a imperativos de economia energética, menor custo social e preservação do ambiente;

- **A existência de verdadeiras Autoridades Metropolitanas de Transportes**, não governamentalizadas, com a participação activa das autarquias envolvidas, dos representantes dos trabalhadores e dos utentes, que assegure uma intervenção decisiva no planeamento e no financiamento dos transportes e não sejam meras correias de transmissão do Governo;
- **Prioridade absoluta ao transporte público**, ao peão e aos espaços públicos, numa perspectiva de defesa do meio ambiente, da qualidade de vida e do desenvolvimento sustentado;
- **Complementaridade** entre os diversos modos de transporte, com adequados interfaces e terminais multi-modais;
- **Desenvolvimento do tráfego de mercadorias de um modo integrado**, tendo em consideração as aptidões e vocação de cada modo de transporte, com adequadas acessibilidades e terminais multi-modais;
- **Desenvolvimento da alta velocidade ferroviária**, num quadro de integração na rede Europeia de alta velocidade, sem recurso a PPP's, numa solução em que o planeamento, financiamento, execução e gestão seja público e da responsabilidade da CP e REFER e que a integre de um modo coerente e harmonioso com toda a exploração convencional, de passageiros e mercadorias;
- **Manutenção do carácter público das empresas estratégicas do Sector Aéreo** como a TAP, a ANA e a NAV, normalização do sector do handling com o fim da concorrência predatória entre a SPDH e a Portway, mantendo as duas no sector público, fim do apoio às low-costs (que, pelo contrário, o acordo da troika ainda pretende alargar).
- **Cessação dos processos de despedimentos e reduções de trabalhadores** nas empresas do sector de transportes, actualização dos salários face ao aumento do custo de vida, melhoria das carreiras e das suas condições de trabalho e a criação de empregos directos e indirectos, com direitos;
- **Medidas para que os preços sejam aliciadores** da utilização dos transportes públicos, para aumentar a importância dos passes sociais, alargamento das suas zonas de intervenção e extensão a todos os operadores, assim como a criação de bilhetes multi-modais válidos nos vários operadores;
- **Reconstrução de uma Marinha Mercante nacional** dotada de navios de carga, passageiros e cruzeiro incorporando tripulações e tecnologia portuguesa, que assegure a circulação marítima entre o continente e as ilhas e as ligações internacionais estratégicas. Reforço dos meios de resposta a emergências e acidentes marítimos pela dotação de rebocadores em pontos estratégicos da costa e alargue o sistema de controlo de tráfego marítimo VTS aos arquipélagos da Madeira e dos Açores.
- **Consideração dos táxis no planeamento integrado do sistema de transportes**, como componente importante do serviço público, assegurando as suas condições de segurança, um preço especial do combustível que utilizam e as restantes reivindicações específicas (casas de banho, locais de toma e deixa de passageiros, acessos a certas zonas limitadas, circulação, faixas bus, etc.).

Lisboa, 26 Maio de 2011

Encontro CDU com as Organizações Representativas dos Trabalhadores do Sector dos Transportes do Distrito de Lisboa

“Por uma Política de Transportes Patriótica e de Esquerda”