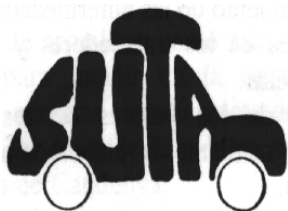




SINDICAT UNITARI DE TREBALLADORS D'AUTOESCOLES

(FUNDAT L'ANY 1977)



ANY 3 - núm. 1

**CURSOS DE PROFESSOR D'ESCOLA
DE CONDUCCIÓ**

Tal com es van desenvolupant els esdeveniments, cada vegada estic més convençut que el reclam utilitzat per nombroses empreses dedicades a la formació s'allunya a velocitat de vertigen de la pura, dura i crua realitat.

Adjunto a aquest escrit, per no estendre'm massa en això, dos d'aquests anuncis:

1) CURS DE PROFESSOR D'AUTOESCOLA: Amb el nostre curs de professor d'autoescola et preparem per obtenir el títol oficial de la DGT de manera fàcil i efectiva. Aconsegueix un treball fix i ben remunerat com a professor d'autoescola. Alta demanda de professors d'autoescola.

2) PREPARA'T PER A PROFESSOR D'AUTOESCOLA: UNA PROFESSIÓ SENSE ATUR, ben remunerada, en què no es requereix un alt nivell d'estudis, ja que el programa té un nivell de dificultat baix i t'ofereix la possibilitat de crear el teu propi negoci. Les funcions del professor d'autoescola són impartir classes teòriques i pràctiques. Ara pots aconseguir un treball garantit del que t'agrada, ben remunerat.

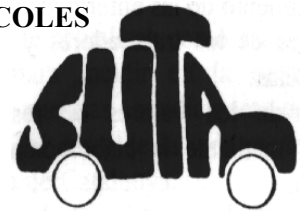
Amb reclams publicitaris d'aquesta índole, s'ha disparat el nombre d'aspirants. Desconeixem si això servirà de precedent, ha augmentat de forma directament proporcional el nombre de nous titulats. En la convocatòria del 2 de novembre de 2005 sortiran uns 6.000 nous professors de formació vial.



European Trade Union Confederation (ETUC)
Confédération européenne des syndicats (CES)



**MES DE 30 ANYS LLUITANT PER LA
PROFESSIÓ I PER LA SEGURETAT VIÀRIA !!!**



No contents amb el que hem exposat anteriorment, l'Administració tira pilotes fora, i ja no els és suficient haver recorregut a empreses privades per a la impartició de la fase de presència del Cours de professors de formació vial. En la convocatòria de 2005 també es va descentralitzar aquesta fase, i a dia d'avui es fa a 8 ciutats de la geografia espanyola. Si abans sortien 180 professors cada 3 mesos, actualment aquesta xifra es multiplica per 10, aproximadament, és a dir, 1.800 cada trimestre. Un servidor es pregunta si veritablement són necessaris tants nous professionals.

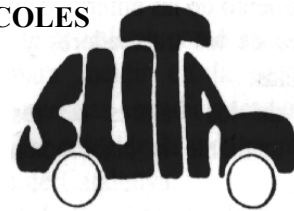
Per a aquesta nova convocatòria de 2008, la Direcció General de Trànsit segueix fent picades d'ullet als aspirants, reduint considerablement la complexitat del procés respecte a convocatòries anteriors:

- * En la FASE PRÈVIA, es passa de 40 a 30 preguntes, mantenint-se el nombre d'errors en 2, és a dir, 10 preguntes de regal per al candidat a professor de formació vial.
- * Si l'interessat té un permís professional (C1, C, D1 o D), queda exempt de la prova de circulació en vies obertes al trànsit en general, una prova que altres vam haver de fer anteriorment, tot i que també teníem aquests permisos. L'Administració es desprèn de tota responsabilitat en el procés, i, amb uns coneixements mínims de la matèria, es pot entrar directament a fer la FASE DE CORRESPONDÈNCIA.
- * En la FASE DE CORRESPONDÈNCIA, per no angoixar el sol·licitant, es redueix el volum de la matèria i, fins i tot, sense restar mèrit als nous titulats, també a la complexitat de les preguntes. Vegeu el tant per cent d'aprovat en l'última convocatòria i compareu-lo amb les anteriors. Encara que, probablement, el motiu és la millora de l'espècie.
- * Amb l'objectiu de reduir molèsties innecessàries en la FASE DE PRESENCIA de la convocatòria 2008, augmenten les localitats on es pot desenvolupar aquesta prova, amb la qual cosa el procés serà portat a terme amb més rapidesa, i així es podrà convocar un nou curs amb més antelació. El 2014 hi haurà FASE DE PRESENCIA a domicili?

Tal com van succeint-se els esdeveniments, potser dintre d'uns quants anys es farà des del sofà de casa.

- * Aquestes mesures són en l'àmbit estatal. No oblideu que alguns afortunats poden ser sol·licitants per duplicat en comunitats com Catalunya o el País Basc, ja que aquestes autonomies tenen les competències transferides. Això sí, després el títol val per a la resta d'Espanya.
- * Fins i tot estem internacionalitzant el sector incorporant professors d'altres països, com Portugal.

No és que m'oposi al fet que s'incorporin nous titulats en el sector, però com que un servidor entén que a la vida és recomanable una certa estabilitat, un no digereix d'una sola vegada aquests canvis tan dràstics. Ni una cosa ni l'altra, ni manca ni excés de professionals.



A aquest pas anem camí de tenir una plaga, com ha succeït amb les llagostes o els talps, i les plagues ja sabem que generen molts problemes.

No vull ser malastruc, però el meu pronòstic del sector ja el va explicar Darwin fa temps, amb l'evolució de les espècies. Lluitarem uns contra els altres en sagnants guerres de preus, agressives ofertes, jornades de treball inhumanes i... solament els més forts sobreviuran!

Que Déu ens agafi confessats!

Un profe

José Luis López Bulla: dimarts 11 set 2007 IV

Revisitant els orígens de Comissions Obreres, o quines utilitats ofereix aquesta excursió per a aquests temps d'ara

Mentrestant, anava apareixent un moviment natural: davant cada problema sorgirien unes comissions d'obriers –unes comissions obreres, que hem d'escriure en minúscules— que prenen nota de les aspiracions del personal, parlaven amb la Direcció i intentaven, negociant, treure una mica de benefici per als treballadors i les seves famílies. Aconseguida la demanda o esgotat, d'una forma o d'una altra el conflicte, desapareixia la comissió obrera. Era doncs un moviment fugaç i passatger.

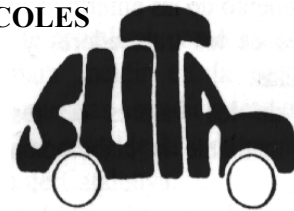


La novetat d'aquestes comissions d'obriers (o comissions obreres) és que eren un subjecte que era en l'interior del centre de treball i, per tant —ja fos per necessitat, intuïció o sentit comú—, l'anàlisi d'aquell microcosmos i la reivindicació estaven en aproximada consonància amb els canvis que s'anaven operant. Com que no som aquí per establir una cronologia dels fets, diré que es van incrementant les situacions fugaces i les solucions passatgeres i, les unes i les altres, van adquirint una moderada estabilitat.

Això és, el fugaç es va transformant en permanent. Les comissions obreres acaben traient uns mínims avantatges de constituir-se, en els centres de treball, en organismes que no es dissolen una vegada acabat el conflicte, és a dir, es mantenen en grups estables i permanents. Comencen a ser Comissions Obreres (així, en majúscules). Cert, encara haurà de ploure molt perquè aquest moviment decideixi donar-se una estructuració de ram professional, però els finestrans s'han obert de bat a bat.



(CONTINUARÀ)



Àfrica, emigració i canvi climàtic

José Borrell Fontelles, president de la Comissió de Desenvolupament del Parlament Europeu [Cinco Dias](#)

L'emergència del que es pot començar a anomenar «refugiats climàtics» agreujarà encara més els problemes de la immigració en els països occidentals, i plantejarà l'enorme qüestió moral de la seva responsabilitat en l'escalfament del planeta.

El Consell de Seguretat de l'ONU ha decidit, per fi, la tramesa d'una força de pacificació a Darfur més nombrosa —26.000 homes— i amb un mandat més efectiu que les actuals forces de la Unió Africana.



Té raó Jeffrey Sachs quan diu que la pau a Darfur només podrà aconseguir-se millorant les condicions de vida del seu poble, i que les tropes no pacificaran un poble famolenc i desesperat. Certament, l'únic camí cap a una pau duradora és el desenvolupament sostingut i sostenible, però, al seu torn, la pau és una condició prèvia del desenvolupament. Per això, les forces de l'ONU són una esperança imprescindible.

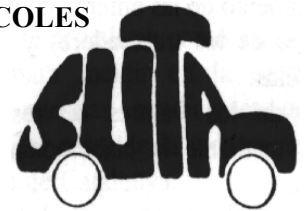
Més raó té Sachs quan assenjala el paper del canvi en l'entorn natural en una crisi com la de Darfur, que pot ser una avançada del que encara ha d'arribar.

En realitat, l'efecte del canvi climàtic sobre les condicions de vida i les dinàmiques migratòries a l'Àfrica és una de les grans qüestions del nostre temps.

Dues imatges l'il·lustren amb força dramàtica: la dels *cayucos* tractant d'arribar a Canàries i pagant el seu tribut de morts en la travessia i la del llac Txad —entre Txad, Níger, Nigèria i Camerun—, que va ser un dels més grans del planeta, i que ha perdut el 90% de la seva superfície en 40 anys. No deixa de ser tràgic que l'Àfrica, que amb menys del 13% de la població mundial només emet el 4% dels gasos d'efecte hivernacle, sofreixi especialment els seus efectes.

L'escenari per a l'Àfrica dels experts del Comitè Intergovernamental sobre el Clima (GIEC) planteja la seva limitada capacitat d'adaptació enfront de la doble amenaça de la desertificació i les inundacions. Un augment del nivell del mar de 50 centímetres inundaria la conca del Nil, la gairebé totalitat de les del Senegal i el Congo, i la major part de les ciutats del golf de Guinea i de l'oceà Índic. El 60% de la població urbana africana viu a la vora del mar i uns 70 milions de persones sofririen inundacions costaneres.

(CONTINUARÀ)



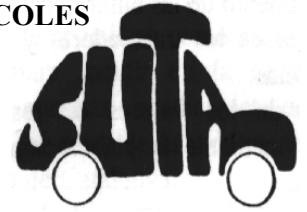
Els secrets del límit de 80 km/h *GENER 2008



Valoro com a magnífic i oportú el debat públic, mediàtic i institucional sobre la conveniència de la implantació del límit màxim de velocitat de 80 km/h en la xarxa viària principal interurbana dels accessos a Barcelona. Perquè situacions de contrastats posicionaments entre entitats públiques com el nostre Govern i entitats privades com el RACC animen els experts a opinar, els periodistes a publicar i els responsables polítics i dels sectors empresarials a dir el que pensen o el que els interessa dir, moltes vegades, com en aquest cas, amb força precipitació. Però hi ha debat i això és bo perquè ajuda a reflexionar i aflora el rigor. La veritat és que al final d'aquests processos d'enfrontament polític-tècnic hi ha un resultat de l'equació que és el que queda en una opinió pública (molt acostumada a confondre els 120 com a límit mínim de velocitat), que acaba per entendre o no entendre la mesura i, per tant, per aprovar o reprovar la decisió de l'Administració o la rèplica dels que l'han discutit. O s'expliquen els avantatges de la moderació o preval el plaer de córrer.

Si es tracta de buscar el criteri mediambiental més autoritzat en l'actualitat sobre el tema, ens l'ha vingut a explicar a Barcelona el recent Premi Nobel de la Pau, Al Gore, el passat 23 d'octubre en la inauguració de la Fira Preventia, convidat per la Universitat Politècnica de Catalunya. Gore no va dubtar a recomanar, en el debat, la mesura dels 80 km/h per motius d'estalvi energètic i també de seguretat viària. Ell era vicepresident amb Bill Clinton quan es va disposar en la majoria dels Estats Units el límit màxim de velocitat a EUA de 55 milles/hora, i no només en els accessos a les poblacions sinó també en carreteres i autopistes. L'estalvi de vides al volant va ser històric.

Des de la universitat ens preguntem amb freqüència com temes tan importants com els límits màxims de velocitat, que afecten milers d'accidents i centenars de morts a l'any a Catalunya, objectivament contrastats en les estadístiques, es van plantejant com a mesures de millora mediambiental (amb efectes menys constatables) i no com a mesures de millora indiscutibles de la seguretat viària. La història es repeteix. L'any 1974 va ser el Ministeri d'Indústria de l'Estat, i no el d'aleshores Governació (avui Interior) o el d'Obres Públiques (avui Foment), el que va promoure i va aconseguir el descens del límit màxim de velocitat en les autopistes espanyoles de 130 km/h a 120 km/h amb objectius d'estalvi energètic (mesura que no es va aconseguir aplicar a França ni a Itàlia per la pressió mediàtica, del sector de l'automoció, de les empreses d'autopistes de peatge i els automòbils club), i al final, els millors resultats es van capitalitzar a Espanya en un descens molt significatiu de la sinistralitat viària. Però també convé recordar que van ser els automòbils club espanyols els que el 1995 van demanar a crits l'increment del límit màxim a 140 km/h per acabar aclamant pel 120, després de veure els dictàmens dels experts.



Ensenyament

Permeti's a aquest modest professor de la UPC pronunciar-se de manera decidida pels 80 km/h a l'entorn de la xarxa viària metropolitana de Barcelona i sense improvisar. Els nostres estudis demostren que cada any es produeixen a l'anell de 50 km al voltant de Barcelona, a la xarxa viària d'autopistes, autovies i carreteres desdoblades de Catalunya, prop de mig bilió (amb b de Barcelona) d'infraccions d'excés de velocitat, cosa que constitueix la infracció número u d'impossible control, per més radars que s'instal·lin (la capacitat del tràmit administratiu d'una sanció no pot arribar mai al mig milió amb m de Madrid), cosa que recomana establir mesures preventives genèriques que calin en el conscient o el subconscient d'una gran majoria dels conductors i els faci participants d'una actitud solidària i convinguda. La reducció a 80 km/h del límit màxim en la zona de 20 km al voltant de Barcelona és explicada i assimilada pels usuaris, pot tendir a aconseguir una reducció de la velocitat mitjana propera a la velocitat ideal en trànsit continu, que oscil·li al voltant de l'interval de 83-87 km/h, que és, segons tots els manuals d'enginyeria de trànsit, la velocitat de màxima capacitat (perquè manté els fluxos de vehicles en règim laminar, cadascun en el seu carril), però també la de màxima seguretat perquè tendeix a equilibrar velocitats, ajuda a circular en paquet, les velocitats relatives s'acosten a zero i les sensacions de conducció individual còmoda en grup es fan més fortes. En aquest sentit, sense canvis de velocitat ni canvis de carril, s'evita el règim de circulació turbulent que suposen les acceleracions i les desacceleracions innecessàries i, per tant, tendeix a reduir-se el consum i la contaminació. S'aconsegueix, en fi, un trànsit més eficient i segur.

L'Organització Mundial de la Salut recull, en la seva Resolució 57/309 sobre seguretat viària, sobre la base d'estudis acceptats com a significatius, que la reducció d'un 1% en la velocitat mitjana d'una xarxa disminueix la probabilitat de lesions en un 2-3%, i en els casos d'accidents mortals la reducció és del doble. El límit màxim de velocitat serà sempre la referència de les velocitats mitjanes dels vehicles-conductors en una xarxa viària i també de les puntes de velocitat, en funció de les quals es troba la freqüència dels accidents de trànsit i la severitat de les lesions dels seus ocupants. Per les elevades intensitats mitjanes diàries de la zona de què es tracta, el conductor barceloní ha d'acceptar que aquesta zona és una prolongació del règim de les rondes de Barcelona, amb els seus 80 km/h de límit màxim, i que circulant en aquest règim tots hi sortirem guanyant, sobretot en seguretat viària. I que pensi també que vindran temps millors per al transport públic col·lectiu. Anar a 80 en una autopista densa, cadascun pel seu carril, no deixa de ser una fórmula de transport col·lectiu amb molts conductors. Entres al carril com a la via del tren, i d'allí no te'n mous fins a la sortida. *Keep your line*, diuen els holandesos, que ja fa temps que han estat informats que la velocitat ideal són els 87 km/h en paquet, i tenen la meitat dels morts per milió d'habitants que a Catalunya.

*José Luis Pedragosa Raduá, tècnic de la Direcció General de Trànsit, professor d'Investigació d'Accidents i Seguretat Viària de la Universitat Politècnica de Catalunya