

SINDICAT UNITARI DE TREBALLADORS D'AUTOESCOLES

(FUNDAT L'ANY 1977)



ANY 30 – n. 1

El salari mitjà dels espanyols, descomptada la inflació, és similar al de 1997

Els treballadors espanyols cobraven, al tancament del tercer trimestre d'aquest any, una mitjana de 1.553 euros bruts, una quantitat similar a la registrada en 1997 i que demostra que en els últims nou anys els espanyols no han millorat el seu poder de compra.

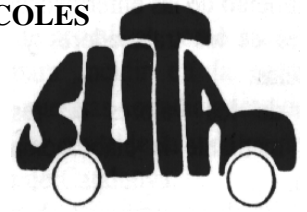
Així ho assegura l'indicador laboral de comunitats autònomes de l'empresa de treball temporal Adecco, elaborat per l'IESE, que assenyala que el salari real (el que descompta l'efecte de l'increment dels preus) va experimentar en el tercer trimestre el seu vuitè descens interanual consecutiu (d'un 0,7%) i continuarà reduint-se en els pròxims trimestres.

De fet, preveu que al tancament de desembre sigui un 0,5% inferior al de desembre de 2005, mentre que el març del pròxim any haurà disminuït el 0,2% en variació interanual.

Madrid, on més es cobra

Per comunitats autònomes, Madrid era on més es cobrava a la fi de setembre, amb una mitjana de 1.872 euros, seguida del País Basc (1.797 euros) i Catalunya (1.670 euros).

Per contra, la regió amb una menor remuneració era Galícia, amb un sou mitjà de 1.324 euros, malgrat que va ser l'única que el va incrementar, el 0,4%. La Comunitat Valenciana i Andalusia figuraven a continuació, amb 1.383 euros i 1.392 euros, respectivament.



Quant a altres condicions laborals, l'indicador laboral de comunitats autònomes revela que la taxa de temporalitat registrarà el seu primer descens en quatre anys al tancament de 2006 i continuarà a la baixa, ja que, en els tres primers mesos de 2007, tres de cada quatre noves ocupacions seran indefinides.

Segons l'escola de negocis, "en els pròxims mesos es preveu que les ocupacions fixes tindran més protagonisme que les temporals, mentre que les ocupacions per compte propi mantindran un ritme d'expansió similar a l'actual, per la qual cosa seran els contractes temporals els que perdran espai". D'acord amb les dades de l'EPA, la taxa de temporalitat es va situar en el 34,6% en el tercer trimestre de l'any, una xifra rècord que es va deure al fet que les ocupacions temporals van créixer més que les fixes, però s'espera que la tendència canviï.

ABC

"Tots els ordinadors esperen a la mateixa velocitat"

Anònim

La responsabilitat i l'"interès social"

Donem una oportunitat a la responsabilitat social corporativa, que sorgeix de la mateixa essència humana de les organitzacions, i temps per demostrar que resol problemes, estimula la generació de riquesa col·lectiva, potencia la creativitat i reforça la competència, el mercat i els seus partícips.

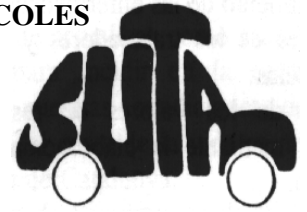
La responsabilitat social corporativa (RSC) com a model empresarial no persegueix reduir els beneficis ni lesionar els drets legítims dels accionistes sobre el valor de la seva inversió. La implantació d'un sistema de gestió socialment responsable va associat normalment a bons resultats i a la solvència empresarial a llarg termini. Llavors, per què alguns s'obstinen a veure aquesta forma d'enfocar l'acció de l'empresa com a enemic de l'interès social expressat en termes de beneficis i valor per a l'accionista?

L'argumentació més estesa sobre la possible relació negativa entre responsabilitat social i beneficis es basa en el fet que una gestió que planteja compartir el protagonisme entre diversos actors, atenent de manera equilibrada els interessos de cadascun, dispersa l'esforç i l'atenció deguda sobre el veritable objecte social de les empreses d'acord amb la legislació vigent; és a dir, segons aquestes interpretacions, maximitzar els beneficis i el valor per a l'accionista. Es plantejaria, per tant, la dicotomia responsabilitat social *versus* marc legal establert.



Ensenyament

SINDICAT UNITARI DE TREBALLADORS D'AUTOESCOLES



Davant aquesta situació aparentment insalvable, que, podríem dir, deixaria fora de joc la responsabilitat social corporativa, hi cabrien bàsicament dues opcions: 1) canviar la legislació vigent per donar cabuda a aquest pària de la responsabilitat social, introduint un nou tipus d'empresa distinta de la societat anònima, o redefinint interès social, que, per altra banda, paradoxalment, des d'un punt de vista terminològic es troba més a prop del concepte suposadament pertorbador, i 2) si això resultés molt complicat, preguntar als accionistes si estarien disposats a compartir una mica de protagonisme amb els empleats, clients, proveïdors, comunitat local i altres grups d'interès.

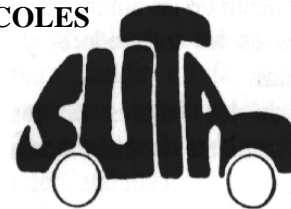
Dit així, les oportunitats de tirar endavant el model d'empresa socialment responsable serien escasses. Plantejar una reforma del dret mercantil de certa envergadura, o preguntar als accionistes si volen deixar de ser els preferits de l'empresa, semblen carrerons sense sortida, capaços de paraitzar qualsevol i persuadir-lo que millor no ho intenti.

Ara bé, pensarem i defensarem que la responsabilitat social corporativa genera beneficis i que pot garantir millor que altres enfocaments la solvència i supervivència de l'empresa, al mateix temps que genera valor per a l'accionista i altres parts implicades en la seva marxa, incloent-hi la societat i les persones que la componen. Preguntem llavors als accionistes si estan d'acord amb això o si, per contra, els semblaria oportú renunciar a un sistema que en el seu fonament duu implícita la reducció de riscos i conflictes de tipus social, mediambiental i econòmic. A més, no seria legítim intentar implantar un enfocament innovador que persegueix la millora de la gestió, com al seu moment el sistema de qualitat total, per exemple?

En definitiva, no vegem la responsabilitat social com un monstre de set caps que pretén destruir el sistema de lliure mercat i que condiona l'acció de l'empresa, sinó tot el contrari. Donem una oportunitat a la responsabilitat social corporativa, que sorgeix de la mateixa essència humana de les organitzacions, i temps per demostrar que resol problemes, estimula la generació de riquesa col·lectiva, potencia la creativitat i reforça la competència, el mercat i els seus partícips.

José Luis Lizcano. Director gerent i coordinador de la Comissió de Responsabilitat Social Corporativa de l'Associació Espanyola de Comptabilitat i Administració d'Empreses (AECA)

5Días



CARTA OBERTA AL MINISTRE DE L'INTERIOR

Benvolgut Sr. Ministre,

Davant l'entrada en vigor del sistema sancionador per punts, tot el que sabem els conductors espanyols és que la DGT engegarà un sistema a través del qual les sancions, segons la gravetat, no solament comportaran fortes multes, sinó que també poden significar la pèrdua temporal o fins i tot definitiva del permís de conduir.

Fins aquí, gràcies a l'enorme repercussió mediàtica que ha tingut l'anunci del nou sistema, tot el que coneixem és la variada forma en què podem ser sancionats si contravemim a les normes de circulació, però el que no coneixem encara són els mitjans que aquest Ministeri posarà a disposició de la DGT perquè pugui controlar de forma eficaç i justa tots aquells conductors que es facin creditors de les sancions previstes.

Per tant, us demano respectuosament que, a través dels mateixos mitjans amb els quals se'ns ha anunciat el sistema, us avingueu a contestar les preguntes següents, que aquí us formulo:

De quins mitjans humans i en quin nombre disposa la DGT (Guàrdia Civil de Trànsit) per controlar els 163.577 quilòmetres de la xarxa de carreteres espanyoles que està formada per autopistes de peatge, autopistes lliures, autovies, carreteres de calçada i carreteres convencionals? En aquesta xifra no hi estan incloses les carreteres i els carrers en el medi urbà ni les carreteres o camins agrícoles o forestals. (Font: Ministeri de Foment)

De quin material mòbil modern i en quin nombre disposa la DGT perquè sigui eficaç en tota la xarxa la mobilitat necessària per vigilar i sancionar els infractors, i, per tant, per protegir els conductors que sí que circulen dintre de la llei?

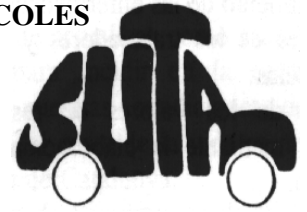
Pot la DGT, assumint que disposi ja dels mitjans necessaris –una cosa que és notòria i fàcil de posar en dubte–, basar la vigilància en el criteri personal d'un col·lectiu sens dubte insuficient, mal pagat i en guerra, com s'ha demostrat en manifestacions recents de protesta?

Disposa en aquests moments la DGT dels funcionaris i la logística informatitzada suficient per atendre l'allau de denúncies i tràmits que facin eficaç i creïble el sistema? No sembla que sigui així quan, en l'actualitat, els tràmits oficials i l'atenció als usuaris, les molèsties i els retards en moltes de les prefectures de trànsit, resulten lamentables.

Com es pot sentir segur un conductor que viatgi per les comunitats autònomes que ja tenen assumides les competències de trànsit, del fet que el sistema sancionador no el discrimina o és diferent del de la resta de les comunitats que controla la DGT? Estan previstos i unificats els criteris i els sistemes?

Quan s'anuncien penes de presó en els casos més greus, disposen els jutges d'un nou Codi penal distint de l'actual i en vigor en aquests moments?

També m'agradaria que es donés a conèixer el sistema que se seguirà en les vies dels nuclis urbans (les xarxes municipals integrades pel conjunt de carrers i carreteres urbanes i gestionades per ajuntaments totalitzaven uns 489.698 quilòmetres segons estadístiques del Ministeri de Foment el 1999).



Ensenyament

Sr. Ministre: són moltes i molt complexes les mesures perquè el sistema de sancions per punts – a Alemanya, Itàlia i França està donant un bon resultat– resulti creïble i eficaç. Això últim depèn del rigor i l'equitat amb què s'apliqui. Si no és així, si l'Administració no ens assegura que posarà al servei de la seguretat del trànsit tots els mitjans i els canvis necessaris, molt em temo que ni les millors campanyes ni els consells més savis aconseguiran evitar que aquells que habitualment es burlen de la llei ho segueixin fent.

Quins mitjans i quines mesures pot aplicar Trànsit contra els diversos milers de conductors que circulen sense assegurança ni carnet? Com es podrà evitar que, com succeeix a França en l'actualitat, segueixin circulant 200.000 conductors sancionats amb la retirada del permís de conduir? Aquí el nombre pot arribar a ser major, atès el nostre caràcter i el plaer morbós que per alguns significa burlar la llei sistemàticament.

Per tot l'exposat i per no fer interminable aquesta carta, en la qual, com podeu jutjar, els dubtes i les ombres són moltes i gens fàcils de solucionar, us demano encaridament que, de forma pública i perquè la llei del carnet per punts deixi de ser el que ha estat fins a ara –només una amenaça amb poques explicacions–, es faci saber a tots els ciutadans espanyols de quins mitjans disposa l'Estat perquè, com sempre, no acabin pagant justos per pecadors.

Cordialment i respectuosament,

Paco Costas – Periodista
www.pacocostas.com

Espanya, quart país de la UE que més redueix les morts de trànsit

- Entre el 2001 i el 2006 van disminuir el 33%, enfront del 23% de la mitjana europea
- Brussel·les atribueix l'evolució positiva al carnet per punts i als radars

Espanya va ser, entre el 2001 i el 2006, el quart país europeu que més va reduir el nombre de víctimes mortals de trànsit, amb un 33%. Va estar un 10% per sobre de la mitjana i només la van superar Luxemburg (49%), França (42%) i Portugal (42%). El comissari de Transports i vicepresident de la Comissió Europea, Jacques Barrote, va atribuir ahir aquesta millora al "reforç dels controls a les carreteres", és a dir, a l'extensió dels radars i "sobretot al carnet per punts", implantat a mitjan any passat.

L'estadística europea estima que el nombre de morts a Espanya a les carreteres i vies urbanes va ser de 3.699 durant el 2006, enfront de les 5.517 del 2001. Gairebé 1.900 morts menys. La xifra corresponent al 2006 és només una estimació, perquè la Direcció General de Trànsit (DGT) encara no disposa de la dada exacta de les morts en nuclis urbans. Els municipis triguen molts mesos a comunicar-la-hi.



A PROP DE L'OBJECTIU

En qualsevol cas, si les xifres provisionals es confirmen, Espanya estarà molt a prop de complir l'objectiu marcat per la Unió Europea de reduir un 50% les morts entre l'any 2000 i el 2010. En el conjunt d'Europa la reducció ha estat del 23%, cosa que significa que la meta encara està relativament lluny, tot i que Barrote es va mostrar optimista en aquest sentit.

EVOLUCIÓ DELS MORTS EN ACCIDENTS DE TRÀNSIT

PERÍODE 2001-2006. ENTRE PARENTÈSIS, MORTS L'ANY 2006



L'Europa dels vint-i-set

Variació	L'any 2001	L'any 2006
-23%	50.437	38.600

Països on baixen més

DEL -50% AL 35%




 LUXEMBURG -49% (36)	 FRANÇA -42% (4.703)	 PORTUGAL -42% (1.247)	 MALTA -38% (10)
--	--	--	--

Estats amb un descens mitjà

DEL -34% AL -24%

 ESPANYA -33% (3.699)	 BÈLGICA -30% (1.034)	 DINAMARCA -27% (314)	 ALEMANYA -27% (5.097)
 LETÒNIA -27% (407)	 ÀUSTRIA -27% (695)	 HOLANDA -25% (314)	 SUÈCIA -24% (445)

Tres països han augmentat

 ESTÒNIA +3% (204)	 HONGRIA +5% (1.305)	 LITUÀNIA +8% (759)
--	--	---

Els estats membres que registren una taxa de morts més baixa en relació amb la població són Malta (25 per milió d'habitants), els Països Baixos (43), Suècia (49) i el Regne Unit (56). Espanya, amb 85, està per sota de la mitjana comunitària (86), i té més mals resultats que altres grans països com Alemanya (62) o França (75), però va davant d'Itàlia (92).

ELS PITJORS EN ALCOHOL

L'informe també apunta que Espanya és el país que registra un percentatge més alt d'accidents mortals relacionats amb l'alcohol. Concretament, tres de cada deu morts (29,5%), per davant de França, on el 28,8% impliquen almenys un conductor que supera el límit d'alcohol permès, i Portugal (27,8%).

Espanya tampoc no pot presumir de complir les normes que obliguen a portar el cinturó de seguretat. En el cas dels seients davanters, els països on menys s'utilitza són Hongria (67%), Bèlgica i Itàlia (71%), República Txeca (72%), Estònia i Espanya (74%), lluny de França (97%), Alemanya i Malta (96%). En el cas dels seients del darrere, amb prou feines la meitat dels espanyols en porten, lluny d'alemanys (89%) i britànics (84%). Tant en el cas de l'alcohol com en el del cinturó, l'informe adverteix que les dades es basen en estudis portats a terme pels països amb metodologies diferents, de manera que l'abast de la comparació és limitat.