

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

110. ZK

2021/04



Mujeres al volante
Transportistas
apasionadas





Formamos parte de tu negocio

Solred te ofrece las mejores soluciones para el control y gestión de tus vehículos, además de muchas otras ventajas:

- Gestión online de tu negocio.
- Las mejores condiciones comerciales.
- Más de 3.900 Estaciones de Servicio en España y Portugal.



REPSOL

Inventemos el futuro

Más cómodo. Más rápido. Mejor.



Paga el carburante, con control y seguridad, sin necesidad de pasar por caja.



Paga los peajes sin necesidad de parar.

Infórmate en repsol.com, en el
902 136 137 o en solred@repsol.com



EDITORIALA

Bidesariak zigor izaten segitzen du errepedeko gidarientzat. Garraiolariok bidesaria ordaintzen jarraitzen dugu N1ean eta A15ean, martxoaren hasieran, Auzitegi Gorenak, Madrilen, tasa hori abian jarri zuen arau forala bertan behera utzi duen arren. Gipuzkoako Foru Aldundiko Garraio departamentuko arduradunek ez dute "diru iturri" hori uzteko asmorik, bidesariaren sistema ez omen dute etengo, orain indarrean dagoen bigarren foru araua ez delako atzera bota. Euskadiko Auzitegi Nagusiak balio gabetu ta dauka eta Madrilen epaiaren zain dago. Guk, argi daukagu erabakia berdina izango dela, balio gabetu egingo duela, alegia. Dena dela, Aintzane Oiartzabide diputatuak aurreratu du han ere atzera botatzen bada, "egokitu" egingo dutela garraiolariari bidesaria eskatzen jarraitzeko. Ez dutela alegia ez kobratzeari uzteko asmorik, ezta hainbat hilabetetan garraiolariari irregularoki kobratutakoa itzultzekorik ere.

Eta ez da Gipuzkoara mugatzen den afera, Nafarroan ere hilabete batzuk barru jarriko dute kamioientzat bidesaria bost errepede nagusietan. Bizkaia eta Araban Ap68ko bidesaria kentzeko eskatzen ari dira. Hain juxtu horixe da inguruko errepedierik garestiena, kilometroko bidesari handiena duena eta Europako laugarrena.

Nahikoa zerga ordaintzen du garraiolariak bestela ere. Gasolioaren zati handi bat zerga da, kamioia erosten duenean Ogasunari asko ordaindu behar dio eta beste guztiok bezala ordaintzen du kontsumo produktuei jartzen zaien Balio Erantsiaren Zerga. Horri guztiari beste gastu bat gehitu zaio aspaldion, doako errepedeetan kamioiek ordaindu beharreko bidesaria, epaitegien ustez, baztertzaila edota diskriminatzailea dena.

Horiek, horrela, Hiru garraiolari autonomoen sindikatuak zera eskatu dio berriro Aldundiari. Gorenak epaia eman bitartean, bidesaria kobratzeari uzteko batetik, eta, bertan behera utzi zuen araua indarrean egon zen tartean irregularoki kobratutakoa automatikoki itzultzeko, bestetik,, hau da, 2018ko urtarrilaren 8an martxan jarri zenetik, 2019ko maiatzaren 14an bigarren foru araua aktibatu zen arte ordaindutako bidesaria berez, ofizioz, automatikoki itzultzeko garraiolariari, hauek eskaera egin beharrik gabe. Automatikoki jaso duena automatikoki itzuli dezala, horretarako behar dituen datu guztiak Foru Aldundiak berak dauzka eta. Aurretik kendutakoa itzultzeko eta kobratzeari

uzteko, beraz, jarrera eta jokabide bidegabe horrek gastuak, gainkargak eta zehapenak eragingo dituelako, azken finean gero denon dirutik ordainduko direnak.

Garraioa oinarrizkoa dela diote, baina, agintzarientzat garraioa baino kontsumo gizarteak eta enpresa kapitalistek behar dituzten gaiak dira oinarrizkoak, ez garraioa eta garraiolariak, bestela ez da ulertzerik txertatze kanpian ez izatea oinarrizko sektoreen artean, azkenak, baizik, supermerkatuetako kutxetan lan egiten dutenekin batera. Horiek ere beharrezko etxeetara jakiak iristeko.

Agintariak sarri mintzatzen dira arau eta legeez. Herritarroi euren aginduak betetzeko eskatzen digute, baina gero ez dira eurak eredugarri. Bidesarien kasuan argi dago hori. Ez dute kasu egiteko asmorik. Jarraitzen dute bidesaria kobratzen, automatikoki, arkuak erabiliz, eta erabiltzaileari tiketik eman gabe. Gero Bidegiri espresuki eskatzen ez badiozu ez dizute tiketik ez fakturarik bidaliko. Hori bai, hiru aldundiek eta Jaurlaritzak herritarrok egiten ditugun erosketa guztiak kontrolatuko dituzte, TicketBAI (TBAI) kanpaina bultzatzen ari dira, herritarrok beti tiketa eta faktura eman dezagun. Aholkuak eta aginduak besteei eman baino, hobe lukete etxean bertan aplikatuko balituzkete.

La Diputación insiste con el peaje a los camiones en Gipuzkoa... a pesar de la sentencia del Tribunal Supremo de Madrid que anula la orden foral que los puso en marcha, ni va a suspender el peaje ni va a devolver las cantidades cobradas en los meses que estuvo en vigor



Eli Salvatierra

Unica sanción

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha dictado una sentencia, de fecha 24 de marzo de 2021 donde interpreta el Reglamento CEE 3821/85 sobre el tacógrafo de control del sector del transporte por carretera.

La petición de decisión prejudicial se presentó en el marco de dos litigios relativos a sanciones administrativas impuestas a dos conductores por infracciones en la normativa respecto de tiempos de conducción y periodos de descanso, que parados en un control no pudieron presentar las hojas de registro del tacógrafo instalado en sus vehículos relativas al día en curso y a varios de los 28 días anteriores. Por esta razón, dichas autoridades impusieron varias sanciones administrativas por varias infracciones.

En su sentencia, el Tribunal de Justicia declara que, en caso de que el conductor de un camión, autocar o autobús sometido a control no presente las hojas de registro del tacógrafo correspondientes a varios días de actividad durante el período que abarca el día del control y los 28 días anteriores, las autoridades competentes del Estado miembro del lugar del control estarán obligadas a constatar una única infracción con respecto a ese conductor y, en consecuencia, a imponerle una sola sanción.

El Tribunal de Justicia señala que los objetivos de la normativa controvertida

son, por una parte, mejorar las condiciones de trabajo de los conductores de camiones, autocares y autobuses y la seguridad vial en general y, por otra, establecer normas uniformes relativas a los tiempos de conducción y los períodos de descanso de los conductores y el control de estos.

Cada Estado miembro debe velar por el cumplimiento de estas normas en su territorio, estableciendo un régimen sancionador para cualquier infracción.

El Tribunal de Justicia subraya que el Derecho de la Unión fija una obligación única que abarca el período total de 29 días. Así, el incumplimiento de esta obligación constituye una infracción única e instantánea, consistente en la imposibilidad de que el conductor interesado presente, en el momento del control, todas o parte de esas 29 hojas de registro. Esta infracción puede dar lugar a una sola sanción.

Precisa, sin embargo, que esa infracción es tanto más grave cuanto mayor sea el número de hojas de registro que no pueden ser presentadas por el conductor, y recuerda que los Estados miembros deben prever sanciones suficientemente elevadas, proporcionadas a la gravedad de las infracciones, de manera que puedan desplegar un verdadero efecto disuasorio. Además, las sanciones deben ser suficientemente modulables en función de la gravedad de las infracciones.



Esteban Muruamendiara

Lapurrak?

Aintzane Oiarbide, diputada de Infraestructuras Viarias de la Diputación Foral de Gipuzkoa, mantiene que la sentencia del Tribunal Supremo, aquella que ha declarado ilegal el cobro de peajes a los camiones en los tramos gipuzkoanos de la N1 y la A15, no les obliga a devolver lo que los usuarios de la infraestructura pagaron, “no han recibido reclamación formal ninguna”, y que “en caso de recibirlas las examinará una por una”.

Sin entrar a valorar las repercusiones jurídicas que puedan derivarse de la actuación de unos Administradores Públicos que “en principio” se quedan con los dineros cobrados ilegalmente a usuarios que utilizaron la infraestructura en ese periodo desde que se implantó el 9 de enero de 2018 hasta el 14 de mayo de 2019 cuando una nueva norma sustituyó a la anulada por el Supremo, consideramos que debemos hacer memoria de los hechos.

El peaje se instauró para cobrar a los transportistas que pasaban “gratis” por nuestro territorio, serviría para trasladar el tráfico desde la NI hacia la AP8 y AP1, tomarían medidas para que los transportistas del territorio no saliesen perjudicados, y bla, bla, bla, ... ; Y se puso en marcha. La maquinaria, por si acaso, cobro a quién debía y a quien no, enviaron cartas amenazantes a quienes no tenían sistemas automáticos de pago exigiéndoles números de cuentas corrientes, impusieron sanciones a quienes no contestaron con prontitud, no se emitió factura alguna a quienes no la reclamaron, etc., etc.

Ellos no lo sabían, pero su norma no era “legal”. El Tribunal Supremo ha determinado que

se cometió una ilegalidad y aunque algunos de nosotros podamos no estar muy de acuerdo en sus resoluciones o incluso en su capacidad para tomar decisiones que nos afecten, la Administración se apoya en el sistema y por lo tanto debe respetar y acatar sus decisiones.

La Diputada nos ha anunciado dos mensajes, el primero, continuarán cobrando el peaje porque la norma actual no discrimina a los transportistas de fuera, es decir machaca a los de casa, y segundo, lo de devolver las cantidades cobradas no lo va a poner fácil, las reclamaciones deberán ser particulares y las examinará concienzudamente.

Gipuzkoa ETORKIZUNA ORAIN! ¿Así? ¿Con estos valores? Si en esta vida casi todo es cuestión de voluntad, en este caso es clarísimo. Se cobró con un sistema automático y así es como se debería devolver, automáticamente. Lo pueden hacer porque la maquinaria conoce exactamente a quien cobró, no hacerlo supone quedarse, a sabiendas, con un dinero recaudado de manera ilegal.

Antes dijimos que mentía, ahora se quiere quedar con lo que es de otros y eso en mi pueblo tiene nombre.

Aintzane Oiarbideren mezua
argia da, ez ditu kanpoko
garraiolariak baztertzen,
bertakoak zukutzen ditu

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Bidesaria, zigorra
garraiolari

04 ABOKATUAREN
TXOKOA: Unica
sanción por
incumplir tiempos

05 Artikulua, Esteban
Muruamendiarazek
Lapurrak?



ZER BERRI?



08 Auzitegi Gorenak
atzera bota du
Gipuzkoan kamioiei
bidesaria jartzeko
araua

12 Aldatu egin
da Nafarroan
errenta eta BEZa
tributatzeke
sistema



ALBISTEAK



14 Beste bi garraiolari
hil dira errepidean

15 Garraiolaria ez du
kontutan hartu
Osakidetzak
txertatzerakoan

17 TxT enpresaren
aurrean
kontzentrazioa

▶ AZALEAN

Garraioak liluratu dituen emakumeak



ERREPORTAJEA



18 Emakumeak errepidean

20 ELKARRIZKETAK
Rachida Bouaouda
Ana Tello
Puy Amatriain

31 AZOKA



GARRAIOLARI



28 Iñaki Pujana, erretiratzean Babesak dirua itzuli dion bazkidea

29 HIRU aseguruak 2021eko prezioak

32 DENBORA-PASAK

Garraiolarioken erredakzioa
Oria etorbidea 10,
406 bulegoa 20160,
Lasarte-Oria (Gipuzkoa)

Tel.: 943 364 092
629 103 093
email: garraio@hiru.org

Erredakzioa:
Jon Altuna

Diseinua:
Sorland

Argazkilaritza:
Hiru

MUGI Koop. E.k argitaratua
(editora), Lege Gordailua
(D.L.): VI-67/01

Inprimategia:
Gertu inprimategia

Tirada:
3.000 ale

Garraiolariok aldizkariak irakurleen eta afiliatuen eskutitzak argitaratzen ditu, baina ez da edukien erantzule egiten. Beraz, gutunak, egileraren izen-abizenak eta DNI edo ENA eraman behar ditu. Ez dira irainak dauzkaten eskutitzak onartuko. Gutunak helbide honetara bidali ditzakezue: garraio@hiru.org, edo eskutitzez, Oria etorbidea 10, 406 bulegoa, 20160 Lasarte-Oria (Gipuzkoa).

El Tribunal Supremo revoca el peaje a camiones en Gipuzkoa

El Tribunal Supremo ha dado la razón a los transportistas y suprime el peaje para camiones puesto en marcha por la Diputación de Gipuzkoa hace tres años en la N-1 y A15. El Supremo de Madrid ratificó el 3 de marzo la anulación de los peajes de Gipuzkoa ya dictada anteriormente por el TSJPV, Tribunal Superior de Justicia del País Vasco,

El sindicato de transportistas autónomos Hiru denuncia el comportamiento de la Diputación Foral de Gipuzkoa, que sigue cobrando el peaje a los camiones en las citadas carreteras a pesar de la sentencia del Tribunal Supremo que los considera ilegales, pide la suspensión cautelar de este sistema y la devolución de oficio de las cantidades cobradas irregularmente a los transportistas.

Hiru no entiende la actitud de las autoridades forales que conociendo las resoluciones judiciales hacen caso omiso a las mismas e insisten en mantener el sistema de recaudación con una excusa que tiene poco recorrido. El Tribunal Supremo ha revocado definitivamente la primera orden



Alderdi politikoeekin bildu da Hiru Gipuzkoako Batzar Nagusietan.

foral de implantación de los peajes de enero de 2018, que ya fue anulada en abril de 2018 por el TSJPV.

En noviembre de 2018 las autoridades forales acordaron una nueva orden por la que se rige actualmente el sistema de cobro de peajes y que está también anulada por el TSJPV y recurrida al Supremo. La Diputación ha manifestado que seguirá cobrando la tasa a los camiones hasta que salga la sentencia sobre la segunda orden -se supone que será igual a la anterior- y si es así que lo

"adecuará" para seguir cobrando.

Hiru critica la insistencia del Departamento de Movilidad y Transporte de la Diputación Foral, por mantener un sistema anulado una y otra vez por los tribunales, proceder que generará intereses, recargos, sanciones y costes absurdos que se tendrán que sufragar con el dinero de todos. La Administración actúa de un modo claramente irresponsable, y rozando la mala fe en su comportamiento.

Por ello, el sindicato Hiru pide la suspensión cautelar del

Bi eskaera egin ditu Hiru sindikatuak: kautelarki bidesaria kobratzeari uzteko, batetik, eta, garraiolariari irregularki kobratutakoa automatikoki itzultzeko, bestetik



Patxi Agirre, Gipuzkoako Batzar Nagusietako atarian, PSEko ordezkariekin bildu aurretik.

cobro de peaje a camiones y que la devolución de los cobros realizados irregularmente se haga de oficio, sin que los transportistas tengan que hacer las correspondientes reclamaciones.

El sistema de telepeaje es automático, tienen todos los datos, a todos los usuarios identificados, y no hay razón para oponerse o rehusar las devoluciones, por lo menos, de los peajes cobrados durante el periodo que estuvo en vigor la primera norma anulada el 3 de marzo de 2021 por el Supremo.

Arduragabekeria handia da
Hiruko ordezkarien iritziz Aldundiak
epaiari kasurik ez egitea

Egoera azaldu eta eskaera egin die Hiruk Gipuzkoako ordezkariari

N1 eta A15 errepideetan Gipuzkoako Foru Aldundiak jarritako bidesariei buruz duen iritzia eta eskaerak alderdi politikoei helarazteko prozesua hasi du Hiru, garraiolari autonomoen sindikatuak eta bilerak egin ditu martxoan Batzar Nagusietan ordezkariak duten, EAJ, EHBildu, PSE, Podemos eta PP alderdi politikoekin.

Horrela, martxoaren 25 eta 26an egindako bileretan Gipuzkoako Foru Aldundiak duela hiru urte N-1 eta A15 errepideetan kamioiei jarritako bidesari sistema kautelaz eteteko eskaera jakinarazi zieten alderdi politiko guztietako ordezkariak, eta baita garraiolariak 2018ko urtarriletik 2019ko maiatzera bitartean modu irregularrean kobratutako zenbatekoak automatikoki eta ofizioz itzultzeko ere. Hain juxtu tarte horretan egon zen indarrean bidesarien sistema ezarri zuen foru-araua, martxoaren hasieran Auzitegi Gorenak atzera bota duena.

ZER BERRI?

EAJ, EHBildu, PSE, Podemos eta PPko batzarkideekin egindako bileratan, sektorearen errealitatearen eta zailtasunen inguruan duten ikuspegia ere partekatu dute sindikatuko ordezkariak.

Bidegiren erantzunik ez

Garraio saileko eta Bidegiko arduradunekin ere bilera eskatu du sindikatuak, baina oraingoz ez du erantzunik jaso.

Dena dela, Aintzane Oiarbide diputatuak publikoki adierazi du ez dutela garraiolariari bidesariak kobratzeko sistema eteteko asmorik, eta Auzitegi Gorenak prozedura arautzen duen bigarren araua baliogabetzen badu, hura egokituko dutela tasa biltzen jarraitzeko. Bidegabeki kobratutakoa itzultzeko asmorik ez du adierazi Oiarbidek, momentuz ez dela eskaera batere jaso esan zuen.

Foru Aldundiko Mugikortasun eta Garraio Departamentuaren jarrera kritikatu du Hiruk, auzitegiek behin eta berriz baliogabetutako sistemari eusteagatik eta bere kezka adierazi, jarrera horrek interesak, errekaruak, zigorrak eta zentzugabeko kostuak sortuko dituelako, guztion diruarekin ordaindu beharko direnak.

Arduragabekeria

Sindikatuak ordezkariaren ustez, Gipuzkoako Administrazioak arduragabekeria jokatu du eta sistema kautelaz eten beharko luke.

Era berean, bidegabeki egindako kobrantzen itzulketa ofizioz egin dadila eskatze n du, garraiolariak ez dezaten

Azken bi hilabeteotan nafar Gobernuako partaide eta parlamentariak bildu dira Hiruko kideak, garraiolarien etorkizuna

Nafarroan ere jarri nahi dute

Bidesariaren inguruko hainbat albiste da komunikabideetan. Nafarroako Gobernuak urte amaiera baino lehen hasi nahi du Nafarroako bost errepidetan kamioiei bidesaria kobratzen; A-1, A-10, A-15, N-121-A eta A-68an ordainduko dute garraiolariak, baina aurretik hori kudeatuko duen Nafarbide erakundea sortuko du. Guztira urtero 45 milioi euro jasoko dituela aurreikusi du nafar gobernuak.

Bestalde, asteburuan kamioiei N121ean ibiltzea galaraziko ote dioten aztertzen ari dira Nafarroako Garraio departamentuko arduradunak.

Kamioiei gero eta bidesari gehiago jartzen zaien bitartean, badira albiste on batzuek ere, esaterako, Katalunian AP7 eta AP2 autobideetan bidesaririk ez da ordaindu beharrik izango irailetik aurrera. Enpresei kontzesioa amaitu egin zaie. Berdina gertatu zen duela gutxi AP1 (Burgos-Armiñán), AP7

(Alicante-Tarragona) eta AP4 (Sevilla-Cádiz) errepidetan ere. Dena den Madrilgo Gobernuak ez du baztertzen gerora bidesariak jartzea, errepideen mantenua ordaintzeko.

Azkenik, aipagarria da, Zaragoza eta Bilbo lotzen dituen Ap-68 autopistan, Zambrana eta Tuteran artean, kamioiek bidesaria merkeago izaten jarraituko dutela N-232 errepidean izaten ziren istripuak saihesteko helburuarekin.

Ap68an da, hain juxtu, Estatuko errepide garestiena, eta Europako laugarrena. Gainera Bilbo eta Orozko artekoa da autobide osoan zatirik garestiena, 20 xentimo kilometroko.

Martxoan zehar Ap68 plataformak zazpi mila sinadura bildu ditu Bilbo eta Gasteiz arteko zatian, Erkideko biztanleek ez dezaten ordaindu, edota hobariren bat izan dezatela eskatuz.

erreklamaziorik egin beharrik izan. Tele-ordainketako sistema automatikoa da, erabiltzaileen datu guztiak dituzte, eta ez dago arrazoirik itzulpena ez egiteko,

gutxienez 2018ko urtarrilaren 8tik 2019ko maiatzaren 14ra baliogabetutako lehen araua indarrean egon zen aldian kobratutako bidesariena.

Ugaritu egin dira ordu gehiegi gidatzeagatik jarritako zigorrak

DGT, Madrilgo Trafiko zuzendaritzak, autobus eta kamioien kontrola areagotu zuen otsailaren 8tik 14ra bitartean, Europamailako Operation Truck&Bus ekimenean: gehien ugaritu diren arau hausteak gidatzeko denborei buruzkoak izan dira. Zazpi egunetan zehar, kamioiak dabilzan errepidetan egindako kontroletan, arauen bat urratu zuten ehun gidaritik 13 harrapatu zituzten atsedetik gabe gidatzeagatik, 2020an baino gehiago. Orduan ehunetik 10 izan ziren horrelakoak. Guztira 17.727 ibilgailu kontrolatu zituzten aipatutako astean, eta 2.417 salaketa jarri, 2388 kamioiei eta 296 autobusei. Takografoari dagokionez, 314 arau-hauste atzeman dituzte (300 kamioiei eta 14 autobusei).

[Crecen las infracciones por excesos en tiempos de conducción en la campaña policial europea de control y vigilancia de camiones y autobuses, Operation Truck&Bus](#)

Gehiegizko abiadurarekin lotutako arau-hausteek ere gora egin dute: 150 kamioi gidari zigortu dituzte. Baita gidariaren edo ibilgailuaren dokumentazio akatsei lotutakoak.

Aldiz gutxitu egin dira zama astunegia edo gaizki lotuta eramateagatik, edota segurtasun uhala edo gailuak ez erabiltzeagatik jarritakoak.

Behera egin dute alkoholaren edo drogen eraginpean gidatzearekin lotutako salaketek ere. bederatzi izan dira gehiegizko alkoholarekin gidatzeagatik zigorra jaso duten garraiolariak (2020an 11 izan ziren), eta 15 gidari drogen eraginpean gidatzeagatik, (2020an 17 izan ziren).

Errepideak kontrolatzeko kamioi bat probatzen ari da Guardia Zibila

Bereizgarri ofizialik ez duen kamioi kamuflatu probatzen ari da toki ezberdinean Guardia Zibila, oro har, trafikoaren kontrolean duen erabilgarritasuna aztertzeko.

Trafikoko Zuzendaritzak adierazi du ibilgailu horren altuerak aukera ematen diela agenteei gidari guztiak

zuzenean eta osorik behatzeko, haien ibilgailuek duten altuera edozein izanda ere. Hau da, trafiko-kontrolean kamioiak erabiliko lirakeke, baina dabilzan ibilgailu guztiak behatzeko eginkizunarekin.

Furgoneta kamuflatuak badarabiltza Trafiko zuzendaritzak, dron eta

helikopteroekin batera. Trafikoa kontrolatzeko erabiltzen dituzten baliabideen artean dira, besteak beste, abiadura kontrolatzeko 764 radar finko, 548 radar mugikor, telefonoaren eta apartatu mugikorren 216 kontrol-kamera, 12 helikoptero, 11 dron eta 15 furgoneta kamuflatu, bat sektore bakoitzean. Orain kamioia probatzen ari dira.

Cambia la declaración de Renta e IVA en Nafarroa para los próximos años

La manera de tributar cambia por completo este año en Nafarroa; por una parte, la renta se calculará por medio de la EDE, Estimación Directa Especial; por otra parte se implanta el sistema de módulos que se aplica en el resto del estado español para calcular el IVA.

En ambas tributaciones habrá que probar amortizaciones e inversiones, así como provisiones y gastos de difícil justificación, lo que obligará al transportista a llevar un registro de facturas de ingresos y gastos, a guardar tickets, y por otra parte a tener muy en cuenta los límites (150.000 este año) que han impuesto los responsables de la Hacienda navarra para declarar con el sistema más favorable, tope que a partir de 2022 lo marcará la Hacienda estatal. A partir de ahora la tributación se deberá hacer necesariamente de manera telemática. Cabe destacar que Hiru lleva años prestando asesoría fiscal y contable a sus afiliados y por lo tanto, los transportistas navarros pueden valerse de la amplia experiencia de Hiru gestionando declaraciones y condiciones similares a las planteadas ahora por la Hacienda navarra.

Desde el 1 de enero de 2021 está en vigor la Estimación Directa Especial (EDE) para el cálculo de Renta, que sustituye al régimen de módulos, suprimido en el Territorio Foral, y, por otro lado, el 5 de marzo se publicó la Orden Foral 24/2021 que regula las condiciones del sistema de tributación del IVA en Navarra, que ha pasado a regirse por el sistema de módulos que se aplica en el resto del Estado.

IRPF por Estimación directa

El cálculo del rendimiento de actividades en Renta para la declaración de 2021, a presentar en 2022, se realizará según la fórmula: INGRESOS menos GASTOS (IVA excluido).

El resultado obtenido se minorará en un 50% el primer año (2021) y el 45% los siguientes, en concepto de amortizaciones (gastos periodificados por inversiones en vehículos de transporte y otros activos afectos), provisiones y gastos de difícil justificación. Para poder declarar dentro de este sistema la facturación no ha de superar los 150.00€/año.

IVA en Régimen Estatal

El módulo de IVA en el Estado funciona de un modo diferente al que en Navarra ha estado en vigor hasta ahora. Los tres primeros trimestres se paga una cuota del 5% sobre el módulo del

ejercicio (Por persona: 4.149,99€ y por tonelada: 388,55€). En el caso de un vehículo de 24 tns la cuota trimestral es de 673,76€.

En la última declaración del año se hará un primer cálculo, **Resultado Previo**, restando a la cuota anual el IVA pagado por operaciones corrientes (talleres, gasóleo...)

Este Resultado se compara con una cuota mínima del 10% sobre la cuota total anual, y se toma el mayor de ellos (siempre es a pagar). Posteriormente se le descuentan las cuotas trimestrales y el IVA soportado de inversiones.

Si el **Resultado final** es negativo se compensará en ejercicios posteriores o se podrá solicitar su devolución.

Límite de facturación

La Orden Foral 24/2021 determina unos límites diferentes a los que establece normativa estatal de IVA. El límite de facturación para este 2021 es de 150.000€/año, es decir, la facturación de 2020 no puede superar ese límite.

A partir de 2022, el límite será el que determina el módulo de Renta estatal: en la actualidad es de 4 vehículos como máximo y de 125.000€ facturados a empresas, ampliables a 250.000

Errentaren eta BEZaren aitorpena telematikoki egingo da apiriletik aurrera. Garraiolariak Hiruk horretan duen esperientziaz baliatu daitezke Nafarroan ere

en caso de que el resto se facture a consumidores finales, siempre tomando como referencia el año anterior.

El sindicato HIRU lleva años ofreciendo y prestando el servicio de asesoría fiscal y contable a todos sus afiliados y ha acumulado una amplia experiencia en esta tarea. El nuevo sistema fiscal y las nuevas condiciones que impone Hacienda de Navarra se asemejan a los que en 2007 se impusieron en las tres Haciendas Vascas. Este servicio, sostenido por sus usuarios, a través de cuotas trimestrales de 150,00€ más IVA, es un servicio integral, y se realizan todas las declaraciones y actuaciones necesarias para llevar al día la gestión tributaria y contable de los transportistas.

HIRU ha intentado en las negociaciones mantenidas con Hacienda de Navarra la eliminación de cualquier agravio fiscal con respecto al resto de transportistas del Estado. El sindicato no está conforme con las condiciones impuestas en el régimen de IVA establecidas en la Orden Foral 24/2021 del 5 de marzo, en lo que respecta

Aspectos a tener en cuenta

- Desde el 1 de enero de 2021 es obligatorio para la confección de las declaraciones de IRPF e IVA que se guarden todas **las facturas de ingresos y gastos** afectas a la actividad, contabilizarlas y elaborar un libro de registro.
- A partir del 1 de abril de 2021 las personas físicas empresarias deberán presentar todas las declaraciones tributarias relacionadas con su actividad económica a través de internet, como consecuencia de la Orden Foral 33/2021 de 10 de marzo. **La presentación de impuestos para 2021 es telemática.**
- En IRPF hay gastos que entran dentro del cálculo y que **no requieren factura**: Primas de seguros, cotizaciones de la Seguridad Social, salarios de trabajadores empleados, tributos municipales y tasa, intereses financieros por prestamos de la actividad, gastos bancarios, cuotas sindicales y de asociaciones... Es importante guardar los recibos de estos gastos.
- El IVA de la compra de vehículos, y de otros Activos afectos a la actividad, **es deducible y recuperable**. Por otro lado, la Orden Foral del 24/2021 recoge la posibilidad de deducir parcialmente el IVA de los **vehículos adquiridos desde el 01/01/2017 hasta el 31/12/2020**. Se regularizará anualmente una quinta parte del IVA soportado en estas compras, durante el cuarto ejercicio después de la adquisición (un vehículo comprado en 2017 sólo podrá deducir 1/5 del IVA soportado en 2021, un vehículo comprado en 2020 deducirá 1/5 del IVA pagado en 2021, 2022, 2023 y 2024)
- Es obligatorio declarar también **el IVA de la venta** de vehículos y activos afectos a la actividad.
- La primera cuota de IVA de 2021, y por las circunstancias derivadas del **COVID-19**, incluye una reducción del **20%**.
- Se mantienen las retenciones a cuenta de IRPF del 1% en facturas emitidas. No hay obligación de realizar Ingresos a cuenta de Renta trimestralmente, pero sí es conveniente. Las cuotas de IVA durante los tres primeros trimestres se reducen respecto a años anteriores, y **se recomienda realizar pagos a cuenta de IRPF voluntarios**, con el fin de reducir la factura final.
- Los gastos por **dietas** son deducibles en IVA, si son gastos relacionados con la actividad y si el destinatario de la factura está identificado en la misma. Los **tickets**, facturas simplificadas, han de identificar al destinatario (es interesante pagar con Visa, y adjuntarlo al ticket). En IRPF se pueden descontar dentro de las limitaciones que establece Impuesto de Sociedades.

a los límites establecidos y, por lo tanto, continuará por el camino emprendido en próximas reuniones en busca de una

mayor seguridad fiscal en la que las desventajas tributarias con el resto se vean reducidas al máximo.

► ZER BERRI?

Prekarietatearen salaketa beste bi garraiolari hil direlako errepidean

Garraioaren sektoreko baldintza kaxkarrak kritikatu dituzte sindikatuek, azken hilabeteotan Euskal Herrian gertatu diren bi istripuren salaketan. Hiru sindikatuko kideek, LAB, ELA, ESK, STEILAS eta EHNerekin batera, protestak antolatu zituzten Araian eta Iruñean.

Otsailaren hasieran garraiolari bat hil zen Arabako Donemiliagan, eta beste bat zauritu, bi kamioik aurrez aurre talka egin eta gero. Erantzuna hilaren 15ean goizean, Araian, Asparrena industrialdeko sarreran, mamitu zen.

Martxoaren amaieran, Zuastiko zerbitzugunean hil zen beste garraiolari bat, kamioiak su hartuta. Euskal sindikatueta ordezkariek, berriro, martxoaren 29an elkartu ziren, Iruñean, Garraio Departamenduaren aurrean, goizeko 11tan. Bietan, "istripu gehiagorik ez, prekarietatea hiltzailea" leloarekin garraio sektoreko lan baldintza kaxkarrak salatu zituzten, hildako garraiolarien senideei babesa adierazi eta, oro har, sektorearen egoera latza azpimarratu.

Sindikatuaren ustez, Administrazioak beste alde batera begiratzen du, "beraien nahia garraio merkea lortzea baita, edozein preziotan", garraiolarien eskubideak zaindu gabe, horregatik jasan behar dituzte hauek, "pisu handiegia



Goian Iruñean eta behean Araian, lelo berbera langileen protestan.



En febrero y marzo han fallecido otros dos transportistas en Donemiliaga y Zuasti respectivamente



Bi kamioien talka, Donemiliagan.

du ten kargak, prezio baxuak, lan egun luzeak eta atsedetik eza, azken finean, egoera horiek lana modu seguru eta duinean egitea oztopatzen dute, garraiolarien bizitza arriskuan jartzeaz gain”.

Sindikatuak salatu dutenez, baldintza kaxkarren adibide dira Donemiliagako eta Zuastiko istripuak. “Halako egoerak onartezinak direla esan behar dugu beste behin ere. Aurten jada 13 pertsona hil dira lan istripuan Hego Euskal Herrian eta horietatik bi errepideetako langileak”.

Osakidetzak ez ditu garraiolariak kontuan izan txertatzerako orduan

Covid19aren pandemiak garraioan ondorio onik ez duela aurreikusten bada ere, agintarien aldetik ez dirudi oinarritzko lanbide bateko kideek izan beharko luketen begirunearekin tratatuko dituztenik.

Hiruk Jaurlaritzako eta Nafar Gobernuak Osasun Saileko arduradunari eskutitz bidez eskatu arren, oraindik garraiolariak ez dute lehentasunik izan txertatzerako orduan. Horixe salatu zuen publikoki sindikatuak, otsailaren 10ean, garraiolariak ez zeudela ondorengo egunetan txertoa jaso behar zutenen zerrendan, alegia. Egun horretan jakinarazi zuen Osakidetzak 55 urtetik azpikoei Astra Seneka txertoa jasoko zuten sektoreen zerrenda eta garraioa atzeko aldean zen, preso eta supermerkatuetako langileekin batera.

55 urtera arteko irakasleek zuten lehentasuna, ondoren polizia, suhiltzaileak, etxeetan zaintzan lan egiten dutenak, kartzelako langileak eta botikariekin, besteak beste. Garraiolarien aurretik ziren,

Bilbo eta Pasaiaiko portuetako langileak, fisioterapeutak, osasun laborategietako pertsonak, psikologoak, podologoak, optometristak, albaitariak, hortz protesigileak, arrantzaleak, aterpetxeetako langileak...

Osakidetzako arduradunen iritziz, sektore guzti horiek garraio publikoa baino garrantzitsuagoak dira. Oinarritzko sektorea dela esan esaten dute, baina gero ez diote duen garrantzia ematen. Esan bezala, aipatutako horien guztien atzetik dira garraiolariak, besteak beste, preso eta supermerkatuetako langileekin batera. Horrela garraio sektorean ezinegon eta ezjakintasuna handia da, ez dirudi garraioa gora egingo duenik, oinarritzko dela dioten arren, ez da gero baldintzetan islatzen. Horrela errazago da dabiltzanek uztea berriak hastea baino. Oro har, ekonomia ez da egoera oparoan, eta horrek eragina du garraioan, zuzenean ez bada zeharka. Dena den, txertaketa aurrera doan heinean, motel bada ere, normalizatuko dira eguneroko jarduerak eta garraioa ere indartuko dela espero da.

No parece el transporte muy esencial cuando los transportistas están a la cola de los sectores a vacunar por Osakidetza

Quejas en Arrasate al reducirse el aparcamiento para camiones

Representantes del sindicato Hiru se han reunido con los responsables del Ayuntamiento de Arrasate para resolver la problemática del aparcamiento de camiones en la localidad del Alto Deba.

Debido a las obras para habilitar una parada de autobús en el hospital comarcal del Alto Deba, los responsables municipales han querido librar el espacio que ocupaban los camiones de los transportistas de Arrasate desde hace años, en la calle notario Etxagibel del barrio de Musakola donde aparcaban y desplazarlos al

polígono Markulete situado a tres kilómetros del centro de la localidad.

Los transportistas de Arrasate se niegan a aparcar allí porque no tiene vigilancia y anteriormente ya les han robado gasoil, baterías y ruedas de repuesto. Por eso han vuelto a reclamar el espacio que han utilizado siempre que habitualmente está libre a partir de ciertas horas de la tarde, pero el Ayuntamiento les ha respondido negativamente.

De momento están aparcando en el supermercado de Eroski, que se llena pronto todos los días,

en el polígono de Roneo, donde se quejan los trabajadores de las empresas allí ubicadas porque les quitan plazas de estacionamiento y también en el aparcamiento anterior donde de momento no les han multado a pesar de la prohibición.

Asimismo, el sindicato Hiru sigue reclamando al Ayuntamiento de Arrasate y a la Diputación de Gipuzkoa la construcción del parking comarcal que hace años proyectaron edificar entre la citada localidad y Bergara para los camiones del Alto Deba, plan que está aparcado de momento.

Ziurtagiria berritzeko epea luzatu egin da Covi9-19a dela eta

Covid-19 birusak eragin duen krisia dela eta, garraio arloko CAP Gaitasun Profesionalaren ziurtagiria berritzeko epea luzatu egingo dela iragarri zuen martxoaren 4an Garraio Ministerioak. Gehienera 10 hilabetez atzeratuko da ziurtagiriak berritzeko derrigorrezko epea.

Aurreko irailaren 1aren eta hurrengo ekainaren 30aren

artean iraungitzen diren txartelak baliagarriak izango dira txartelean ageri den datatik aurrera, beste 10 hilabetetan.

Epea zertxobait laburragoa izango da, aurretik zazpi hilabeteko luzapenez baliatu ziren garraiolarientzat. Maiatzeko atzerapena erabili zutenek, sei hilabete gehiago izango dute, ez hamar. Gainera, ezin izango dute uztaillaren 1eko muga gainditu.

Omnibus izeneko europar araudi berriak finkatzen ditu Europar Batasunean garraio arloko baimen, ahalmen eta ziurtagirien baliotasuna eta iraungitze data luzatzeko dauden aukera eta epeak.

Industria eta Barne ministerioek adierazi dutenez oraingoz ez dira luzatuko, hurrenez hurren, IAT eta gida baimenen balioa.

Asamblea anual el 15 de mayo en Langraitz

Las asambleas generales anuales del sindicato Hiru, la cooperativa Bideko y la entidad Babesa se llevarán a cabo el próximo 15 de mayo en el Centro Cívico de la localidad alavesa de Langraitz-Oka a partir de las 10 de la mañana.

Cada agrupación abordará en su reunión correspondiente, los balances del pasado año 2020 y avanzará los objetivos así como el presupuesto para este año 2021.

En primer lugar, a las 10 de la mañana se reunirán los socios de Babesa, a continuación a las 11 de la mañana llegará el turno de los socios de la cooperativa Bideko, y a las 12.00 del mediodía arrancará la asamblea anual ordinaria del sindicato de transportistas autónomos Hiru.

Los socios participarán del balance del año de la pandemia y de sus consecuencias para el sector, en concreto para los

transportistas autónomos. Los responsables del sindicato harán balance de las cuentas del año 2020, también se abordará el repaso a la actividad sindical que se centrará en la respuesta a la reforma fiscal promovida por la Hacienda foral navarra, las novedades en cuanto a los peajes implantados a los camiones y las consecuencias que ha tenido la crisis del Covid-19 para los pequeños transportistas autónomos.



Protesta frente a la empresa TxT por un despido

Transportistas del sindicato Hiru se concentraron el 26 de marzo desde las 7 de la mañana frente a la sede de la empresa TxT en la calle La Peña de Gasteiz para reivindicar la dignificación del transporte, un servicio profesional y unas condiciones justas, y al mismo tiempo, protestar por el despido reciente de uno de los transportistas por parte de la citada empresa, con el lema, "TxT despidorik Ez". Cabe destacar que el año pasado la empresa obligó al transportista a realizar una serie de inversiones y adecuarse a la normativa ADR, para, meses después abandonarlo, incumplir sus compromisos y despedirlo de un día para otro.

Apasionadas al volante

Hiru emakume indartsu eta bizi dira, Puy Amatriain, Ana Tello y Rachida Bouaouda Harradi. Gizonezkoak nagusi diren sektorean ari dira, garraioan, alegia. Gidatzea oso gustuko duten arren, hiruengan eragin du "garraioaren egoera tamalgarriak". Ana Tellok utzi egin zuen, baina barruko harrak bus eta tren gidari izatera eraman du. Puy Amatriain eta Rachida Bouaoudak jarraitzen dute, baina garai batean baino motelago.

Crece, en general, la incorporación de la mujer al mundo laboral y al ámbito público. Sin embargo, el proceso es más lento en el transporte y la presencia femenina es menor que en otros sectores de la sociedad. Las extensas distancias a recorrer, prolongadas jornadas laborales y largas estancias fuera del hogar dificultan el acceso a la profesión, conciliación familiar y maternidad.

Hemos compartido estas reflexiones con tres mujeres conductoras, Puy Amatriain, Ana Tello y Rachida Bouaouda. Las dos últimas han sido madres a pesar de todo y gracias a sus

familiares que han atendido a sus hijos. Las tres tienen compañero transportista, y disfrutan al volante.

Apasionadas de la conducción, si lo han abandonado o han reducido la intensidad profesional no ha sido por cansancio, aburrimiento, desgana o incomodidad. Ha influido la disminución del volumen de trabajo, o el declive de los precios del transporte que lo hacían inviable. Han sacrificado entre otras cosas el cuidado y la educación de sus hijos, por su otra pasión, la conducción. Sin embargo, manifiestan que ha merecido la pena.





Rachida Bouaouda Harradi

"Cuando subí al camión me temblaban las manos, no de miedo, sino de emoción"

Rachida Bouaouda Harradi, lleva casi 22 años al volante del camión. Licenciada en filología musulmana y derecho público en la universidad marroquí de Fez, quedó fascinada cuando subió por primera vez al camión de su compañero transportista de Zarautz. Pocas semanas después estaba sacando el carnet de conducir camiones, y a los dos meses ya hizo su primer viaje a Torino. Ambos formaron una SL y han llegado a tener 5 camiones, Ahora tienen uno cada uno.

¿Como empezaste?

Sin mas, fue subirme al camión de mi pareja y me empezaron a temblar las manos. No era miedo, era la emoción. Yo todavía tenía sólo el carnet de conducir del coche, recién sacado, pocos meses antes, en el 96.

¿Se puede decir que tienes vocación de transportista?

Es impresionante como me atraen los vehículos grandes. ¡Con lo pequeña que soy yo! Me gusta conducir, más bien, me apasiona conducir... El camión tuvo una atracción especial para mí. En cuanto lo cogí, lo adopté como modo de vida.

Nada más sacar el carnet me incorporé al camión de mi pareja como segundo chofer, y después de dos meses ya estaba conduciéndolo. Aunque vayas en el camión, no aprendes mucho, tienes que practicar. Así, un día se agobió tanto de mis temores que me dijo, `tú ya sabes latín y tienes que ir sola´... Cargamos en Laudio, y le dijo a su jefe, `yo estoy enfermo, pero tu tranquilo que Rachida lo subirá hasta Torino´, yo lloraba, pero al final subí, lo llevé y hasta hoy. El me dio el empujoncito y desde entonces he trabajado sola.

¿Que viajes haces actualmente?

Hace justo un año dejé el transporte internacional después de 20 años. No me cansé de ir fuera, eran kilómetros y kilómetros de carretera, me apasionaba viajar, pero ya no se podía por los precios de los portes. Para ganar lo que ganábamos al final prefiero quedarme en casa. Yo disfrute del camión al principio, hasta 2010, en los últimos años se convirtió en una carrera, con mucha competencia... Ha entrado gente de otros países al sector,

Goitik behera, Rachida Bouaouda Harradi, Araian bizi den garraiolari marokoarra, Ana Tello, Usurbilgoa eta Puy Amatriain Segurakoa, Mutiloan bizi bada ere. Garraioan izan dituzten bizipenak kontatu dizkigute. Oro har, esan daiteke ondo sentitu direla gustuko zuten ogibidean.

[Hace un año dejé el transporte internacional. Para ganar lo que ganabamos, me quedo en casa](#)

ERREPORTAJEA

han bajado mucho las tarifas, ha sido terrible... Llevo ahora un año transportando hierro entre el puerto de Pasajes y Olaberria.

Es un sector duro...

El trabajo que hago ahora en concreto es muy sufrido. Todo el día corriendo, sin parar, tres o cuatro viajes al día, atando y desatando, subiendo y bajando del vehículo. Tengo 57 años, no soy una jovencita.

Eres madre de una niña ¿Cómo fue la conciliación?

Al principio fue realmente duro. Cuando subí al camión ella tenía cinco años. Soy de las pocas mujeres transportistas que tienen la suerte de tener siempre a alguien detrás ayudando. En este caso fueron mis suegros. Y veía a la niña feliz, bien cuidada y me iba tranquila. Lo que pasa es que me he perdido toda su infancia, tantas cosas bonitas. yo me iba a Lituania, Polonia, Hungría... para varios días. Hacía viajes muy largos, muchas veces te quedabas el fin de semana fuera.

¿No eras transportista cuando la tuviste?

No, comencé después de tenerla, yo venía con mucha ilusión de Marruecos con un título, a comerme el mundo; había estudiado filología musulmana y derecho público en la universidad, pensaba trabajar aquí, pero la vida te da muchas sorpresas, no es tan sencilla. Comencé a trabajar, primero en bares, luego en casas, también de traductora, hasta que me subí al camión y hasta hoy. Eso era a finales de 1999...

Es un sector muy masculino, sois pocas las mujeres, ¿como



Rachida Bouaouda Harradik epaile izateko ikasi zuen Marokon.

Hasi nintzanean parkingera iritsi eta kortinak zabaltzen nituen. Gero, bat gehiago nintzela sentitu nuen eguna handia izan zen niretzat

te has sentido?

Entonces apenas había mujeres en el sector, algunos portugueses iban con ellas, pocos, pero solas, muy pocas. Cuando veían a una sola en el camión, se sorprendían, yo no podía ni encender la emisora, por las cosas que se escuchaban entonces, había muchos comentarios, bastante machistas...

Cuando llegaba a los parkings, cerraba las cortinas, prefería no ver a nadie, y que no me vieran, al principio fue así, pero poco a poco te vas dejando ver, con el tiempo vas perdiendo los miedos; haces siempre la misma ruta, sales siempre los domingos, tienes compañeros y poco a poco, pude hacer mi sitio. El día que sentí que no era diferente, que era una más como ellos, fue un

momento muy importante.

¿Porque crees que hay tan pocas mujeres en el sector del transporte?

Yo creo que hoy ya no merece la pena, ya no se gana lo que se ganaba antes.

Conocí parejas que pensaban ganar un poco de dinero, para luego tener niños y seguir él, pero ahora ya ni eso... Tampoco hay jóvenes, tal y como está el sector. Es desesperante, la verdad.

Los puntos de encuentro de transportistas ¿están preparados para las mujeres?

Eso sigue mal todavía... Yo creo que he ido al 80 por ciento de los países de la UE, y en muchas fábricas no hay ni baños para las mujeres... Eso sigue igual.

Izen egokia, Nora, garraiolariaren alabarentzat eta kamioiarentzat

Abentura sena dauka Rachida Bouaouda Harradik. Gidatzeak txoratzen du, jubilatutakoan ere ez omen da etxean geratuko, ez du bolantea berehala utziko: "Ez dakit nora joango garen", baina norabait bai. Hori argi dauka. Nora da bere alabaren eta kamioiaren izena, izen egokia benetan garraiolari sendi batekoa izateko: "Arabiarrez argia esan nahi du". Londonen bizi da alaba.

Bide bera izan arren bidai denak desberdinak direla dio Rachidak. Eta berriro 25 urte izanez gero, berriro kamioia gidatzeko karneta aterako lukeela. Ondo gogoratzen du Turinera egin zuen lehenengo bidaiaren gertatutakoa: "Jendarmeak gelditu ninduten bueltan nentorrela. Frantsesez ondo mintzatzen naiz. Gida-baimena eta diskoak eskatu zizkidan. 'Bakarrik?' galdetu zidan. 'Bai'. Eta berriro 'Bakarrik?' gida-baimenean data adieraziz. Bi hilabete zituen".

Gutxiena gustatzen zaiona garraioaren egoera da. Adiskidetasun eta humanismo gehiago eskatzen du. Ez dadila inor tarifa merkeagoarekin etorri

bertako bati lana kentzera.

Bost kamioi izan dituzte senarra eta biek osatu zuten SLan. Bana gidatu dute beti. Orain, garraioa gainbehera dela, kamioi bana besterik ez dute eta ez dira kanpora joaten. Talde horretan azkena izan da Rachida GPSa jartzen. Kale izendegiarekin ondo moldatzen zen. "Fidagarriagoa da".

Sekula beldurrik izan duen galdetuta, ezetz dio, "ez dakit zer den hori, hainbat errepide bazterretan lo egin dut, emakume izateagatik ez naiz arduratu, horri begiratu z gero ez genuke lanik egingo, ezta gizonezkoek ere. Hori bai, beti esaten dut, atera ateratzen garela, itzuliko garen jakin gabe. Bizpahiru aldiz lapurtu didate, baina ez nintzen kamioian".

2003an joan zen aurrenekoz, Marokora lanera. Han, mutilek, Unibertsitate ikasketak bukatu, eta, lanik ez baldin badute, aukera daukate kamioi baimena ateratzeko. Orduan emakumeek ez zuten eskubide hori. Joan etorri hura egin zuenean,



Nora deitzen da Rachidaren alaba ere.

egunkari batean ere atera zen, Marokora trailerra gidatzen sartutako lehenengo emakumea zen. Orduetik lizentziatutako emakumeek ere badaukate kamioia gidatzeko baimena eskuratzeko aukera.

Marokora lehen bidai hartan denetarik izan nuen, gizonezko batzuek aurreratu eta iraintzen saiatzen ziren. "Baina ari dira kontuak aldatzen, azkenaldian ikusi ditut emakumezkoak gidari, kamioietan ere bai".



TALLERESPAMENDI

Mekanika eta Elektrizitatea

Zerbitzu ofiziala

DAF

ISUZU

SCHMITZ
CARGOBULL

943 624193 info@tallerespamendi.com

Errekalde bailara, 11 - Gaintzurizketa 20100 Lezo (Gipuzkoa)

DAF salmenta 699 838 069

► ERREPORTAJEA

Ana Tello "Me sentía afortunada, incluso me hice más femenina con el camión"

Hace justo 20 años, en febrero de 2001 salió en la portada del primer número de la revista Garraiolariok con su hijo en brazos. Hoy sigue conduciendo... un tren. Hemos vuelto a contactar con ella para conocer como se ha sentido en un sector tan "masculino" y como ha sido la conciliación entre maternidad y transporte.

Durante siete años trabajó conduciendo el camión que heredó de su padre. Reconoce que le dio mucha pena dejarlo, el camión se había averiado y se acercaban tiempos difíciles.

7 años de transportista, es un sector muy masculino, donde se incorporan las mujeres pero menos que en otros ¿como te has sentido? ¿como te han tratado?

Yo me sentía la reina, eso era por mi forma de ser; nunca he pensado nada malo, me sentía afortunada, estaba entre hombres que me trataban bien;



Ana Tello Garraiolariok aldizkariaren lehen zenbakia besoetan duela.

Erregina sentitzen nintzen,
ondo hartzen ninduten gizonen artean,
gehienekin zoragarri. Poz pozik nenbilen

algunos no, había excepciones, pero era por temas de trabajo, por un porte, a ver quien madruga más, a ver quien corre más, a ver quien llega antes... Eso lo he vivido en mis carnes,

pero con la gran mayoría me he llevado de maravilla. Estaba muy contenta, creo que incluso me hice más femenina con el camión trabajando en un mundo de hombres.

Lehen semea jaio aurretik,
amatasunarengatik kamioia utzi nuenenan,
negar egin nuen. Sentipen arraroa zen

Bigarrena euki nuenean autobusak gidatzen
ari nintzen. Jarduna motza egiten zitzaidan.
Baina azkar ohitzen zara errazera ere

Eras joven...

Era joven, sí, y tengo muy buen recuerdo, nunca me ha pasado nada... he estado en muelles con gente de todas partes y nunca he visto nada raro. Siempre he estado feliz...

**Fuiste madre y transportista
¿como fue la conciliación?
Trabajabas muchas horas...
¿Cómo se conjuga eso?**

Yo me baje del camión por la maternidad, llorando, era una sensación rara.

Pero luego cuando tienes que volver, piensas, "mira lo que dejo en casa, y cuantas horas me esperan", mi hijo no me veía, a veces llegaba el padre antes que yo, mi camión trabajaba todos los días de la semana, muchas veces hasta las 11 de la noche...

**O sea, que te ayudaban los
suegros y tu madre cuidando
al niño...**

Si, mis hijos se han acostumbrado a no verme. Tuve a la segunda hija al dejar el autobús y empezar con el tren....

Es muy diferente: al principio no me lo creía, trabajas de mañana o tarde, quieres seguir y te tienes que ir. `Si no me he cansado, yo seguiría´ `tu turno se acaba a las dos´ me decían...

Sí, ya, es verdad, pero también te acostumbras enseguida a lo fácil, a lo bueno.

**Y si dejaste el camión no
fue por la maternidad, por
cansancio, o porque era un
sector muy duro, sino por
otras circunstancias**

Yo diría que fue porque bajó la tarea del camión... Se acabó un trabajo y el resto nos lo teníamos que repartir entre todos los autónomos que lo hacíamos; y el camión tenía tal avería que había que cambiarlo. Había que hacer una inversión y el futuro era incierto...

Fueron siete años, una corta pero bonita experiencia, la mejor de mi vida...

Y volviste a conducir...

Estuve un mes sin trabajar. Luego otros tres años de ferretera porque vi un anuncio en el periódico y me reía, `este anuncio me está llamando a mí´ y así fue. Estando en una tienda eres como un pájaro enjaulado, igual dentro del camión también, pero tienes otro movimiento, conoces a más gente, te mueves más. Siempre estaba mirando a la calle, y pensaba: `hago cinco descargas diarias de bobinas de papel, eso cansa, el camión es

duro físicamente, igual el autobús es más cómodo para una chica´. Pasaba 10 horas en la ferretería y veía a conductoras con sus gafas de sol, su jersey, super cómodas. Cuando yo trabajaba con el camión tenía callos en las manos, usaba chaleco, botas, chándal... Por la tarde pasaba otro u otra con el autobús, -no había muchas tampoco, entonces eran tres- y dije, `voy a intentarlo y probar el autobús´, dicho y hecho...

¿Te costó encontrar trabajo?

En Euskotren entras por oposición, lo saqué a la segunda. ¡pegué un berrinche cuando suspendí!! Yo quería trabajar ahí. Era una cosa obsesiva. A la segunda saqué la oposición del tranvía de Gasteiz, y nunca he ido a conducir el tranvía... una vez dentro optas a traslados internos... Salió uno detrás de otro.

**El tren es diferente, no hay
mucho relación con los
viajeros...**

Sí, es como en el camión... La mercancía, la llevas bien y detrás de la cabina. En el tren tienes un plus de responsabilidad porque los viajeros son personas.

¿Quieres añadir algo más?

Muchas veces cuando la gente se entera de que he conducido camión, autobús y ahora tren me comentan hasta dónde puedo llegar, ¡a besar el cielo!, claro, pero para besar el cielo... ¿Qué es lo que no he hecho? Tuve una tienda que me fue mal, todo lo he conseguido a base de intentarlo, necesitaba un futuro laboral digno, necesitaba trabajar en condiciones... ahora que llevo doce años de maquinista y estuve tres con un autobús, he

► GARRAIOLARI



Tellok kamioia utzi eta busak gidatu zituen. Gaur egun, trenak.

llegado a la guinda del pastel... he llegado al cielo... pero al cielo cielo. Reflexiono sobre mi vida y creo que: "lo supe gracias al transporte, mis años con el camión me han servido para saber cual era mi camino, seguir

conduciendo... He trabajado duro, sí, me he sacrificado mucho en un sector donde me he sentido muy a gusto, y ha merecido la pena".

Estoy segura de que mi padre estaría muy orgulloso de verme así.

Bizipen ugari zazpi urtetan

Bizipen ugari kontatu dizkigu Ana Tellok. Kamioitik kamioira ezagutu zuen Karlos bere bikotekidea. Emisorean bilatzen zuen, eta aurkituz gero, behin uhinen bidez elkartzen zirenean, lauzpabost kanal jaisten zituzten intimitate bila, baina beste garraiolariak ere bai... kuxkuxeatzeko, zurrumurrua beti zurrumurru. "Oro har, maitasunez hartu naute beste garraiolariak eta pozik jardun naiz". Usurbilgo gidari bikoteak badu beste lagun garraiolari bat, Pello, eta berak eraman zuen Ana ezkontza egunean kamioian.

Ez dira emakumezko garraiolari asko baina ez zen horregatik kikiltzen. "Enpresa askotan ni han ikusi arren ez zuten pentsatzen, edo ez zuten sinistu nahi, kamioia nik eraman nuenik, eta esaten zidaten, 'esan zure senarrari kamioia bota dezala atzera kargatzeko' barre egiten nuen nirekiko eta erantzun, 'nire senarra? Bakarrik etorri naiz'. Askotan hala ere ez zuten sinisten, edo ez zuten sinistu nahi".

Zazpi urtetan aritu zen Ana aitaren kamioi zaharrarekin. "ondo igotzen zituen aldapak, asto baten martxan, poliki, gero jaitsi, ahal izanez gero hutsik, badaezpada, ez zuen frenatzeko txitxa handirik".

Xabi anaiak erakutsi zion gidatzen, "hasiberriak hasiberriari, egun batetik bestera. Kamioiek ere eraman beharko lukete 'L' a, atearen tamainakoa jarriko nieke nik, beste gidariak ikusi dezaten".

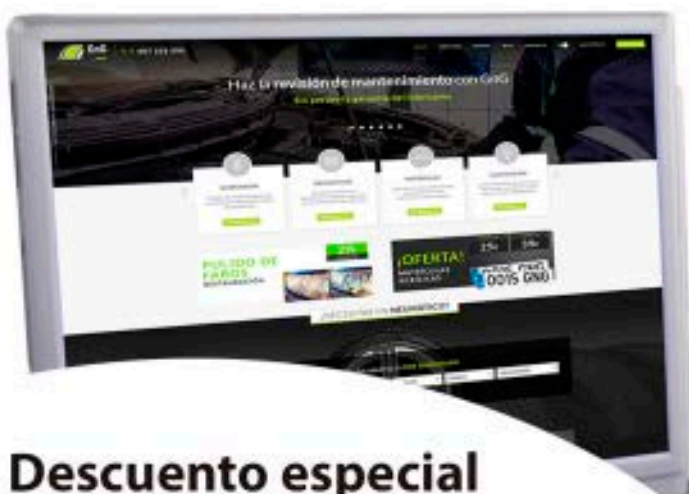
BIDEKO
ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA



GnG

Gurpilen aldaketa: bazkide guztientzako prezio bereziak

Galdetu eta deskontuen
berri emango dizugu



Descuento especial
GnG en camiones
para socios de **Bideko Aterpe**

10% en mano de obra de neumáticos
5% en mano de obra mecánica

Disfruta de la **¡¡¡oferta mensual!!!**
en neumáticos para camiones



Puy Amatriain "Si no me suelto el pelo no ven a una mujer"

Puy Amatriain no ve un futuro muy prometedor y beneficioso en el sector, pero sigue paseando al "abuelo" como le llama cariñosamente a su viejo camión, junto a Eki el perro que le hace compañía, también, en la cabina. Antes tuvo otro, que lo llevaba siempre en los viajes de largo recorrido, pero se murió.

¿Como empezaste?

Mi hermano era transportista y siempre me había gustado. Antes de sacar el carnet de camión ya estaba trabajando en Azkar con una camioneta, y en cuanto pude lo saqué.

¿Que te atrae del oficio de transportista?

Todo, primero, el trato con los clientes; también, andar de aquí para allí. Lo que me pasa es que son más que clientes, con el tiempo son como de casa, sientes su trabajo como si fuera tuyo, lo quieres hacerlo lo mejor posible. Y, a veces, cuando no te valoran, es cuando te duele... pero no tengo problemas.

Ahora el tema está como está, no hay trabajo y los precios de los portes están como están...



Kamioia gidatzeko gaimena atera
aurretik, kamioneta batekin hasi nintzen.
Ahal izan bezain pronto atera nuen

Es un sector muy masculino ¿como te has sentido?

Yo, muy a gusto.

¿Te han tratado bien?

Siempre hay algún idiota pero, en general, me han tratado muy bien. También me he encontrado con mujeres muy celosas en algunas empresas... Hay de todo. Soy bastante abierta y eso ayuda mucho...

¿Por que crees que hay tan pocas mujeres en el sector?...

Quizás, porque la mujer está mirando a formar una familia y ahí es la que tira del carro.

Este trabajo es muy atado, muy comprometido. Es duro dejar a los hijos e irte de viaje, entiendo que sea complicado. Yo creo que es por el tema de los horarios, ¿con quién vas a dejar a los críos todo el día? Yo a

Azkenerako kamioi zahar batekin aurkitzen zara, itxaropen handirik gabe, datorkigunari begira

veces salgo a las 6 de la mañana a trabajar...

Hay gente que te dice, `no se como te atreves con eso´ y les respondo `y tu como te atreves a limpiar a un abuelo, yo prefiero ir con el camión´ hoy tampoco me iría con un tráiler grande por ahí, con el mío me vale...

¿Circulas por aquí?

Ahora si, antes hice nacional e internacional,

¿Aquello sería más duro, con recorridos y jornadas más largas?

También anduve a gusto... Trabajaba con una agencia, íbamos a la zona de Burdeos y sabía que volveríamos todos juntos, entonces tirábamos de la emisora y nos lo pasábamos muy bien. Y si te entraba el sueño, algún andaluz ya te contaba algún chiste por la emisora. Era un trabajo agradable, divertido...

No ibas muy lejos...

He ido a Alemania, Italia, pero sobre todo a Francia, para poder llegar con un disco al destino. También iba hasta Paris: salía el fin de semana, llegar a un punto y de allí tiraba el domingo por la noche para llegar con el siguiente disco... ahora no me veo haciendo eso...

He ido también a muchas obras al sur, era la bomba. ¡Los andaluces te echan unos piropos desde el último piso, hasta a la más fea!... yo me lo he pasado

muy bien... he conocido gente muy maja, he hecho muchas relaciones, nos juntábamos a menudo con la misma gente, he andado a gusto, pero la edad se nos está echando encima, se nota...

Se sorprendían cuando escuchaban o veían a una mujer

En la zona de Francia no... Por aquí casi todo el mundo te conoce, pero cuando vas a largo recorrido, cargas el camión te arreglas y vas... como me suelte el pelo, entonces la gente se fija, y se da cuenta de que eres una mujer. Pero si no lo llevo suelto, no. Se tienen que fijar mucho.

¿Como ves el sector?

No está muy bien... Hay mucho chanchullo con las empresas grandes... no hay más que porquería. Los cuatro decentes nosotros.

Hace falta motivación...

La pasta es la motivación. Al final te ves con un camión viejo, sin mucha ilusión, pero, aquí estamos, es lo que hay, a ver que pasa, está todo muy parado...

Te veo resignada, somos jóvenes aún

Claro que sí, pero no hay motivación, con la que nos está cayendo, no se como vamos a salir de ésta, no se le ve nada de luz, todos te dicen que están fastidiados...

Super trailer bat gidatu zuen senarrak AEBetan

Puy Amatriainen senarrak super trailer bat gidatu zuen Estatu Batuetan. Orain auto pilotu bat gidatzen du garraio enpresa batentzat. "Herrialdea ez zitzaion gustatu, baina astero kobratzen zuten. Hemen esan didatenez batzuei sei hilabetetara. Ez dago eskubiderik, hori ez litzateke onartu behar". Garraioak bizi duen egoerarekin kezkatuta dago. Gainera Covid19aren krisia etorri da. "Hori ondo daramat, lorategia daukat etxean eta "aitonarekin" (kamioia) paseatzen dut. Penagarria eta tristea, izugarrizko bizitasuna zuen poligonoa horrela ikustea da. Besterik ez da entzuten, honek itxi egingo du, hark ere bai..."

Baditu emakumezko lagun garraiolariak, gutxi. Berriki, ikastaro batean horietako batekin topo egin eta poxa hartu zuen. Normalean bakarrik gizonezkoak egoten dira. "Zoriontsu eta pozik lan egin dut, dena den, gizonezkoen artean. Errespetuz hartu naute, oro har, beti egon da leloren bat, baina ez dut gertaera aipagarririk izan".

"Behin, Lazkaoko poligonoan kargatzekoa nintzen eta geldirik egon ezin naizenez, eskoba pasatzen ari nintzen. Batek zera esan zidan, `horrela, horrela, denak horrela ariko bazinete bai'. Segituan erantzun nion, `kabendio, berriro horrelakorik esaten baduzu ipurtzulutik sartuko dizut´. Ez nuen gaizki hartu, esan nion eta denok barre egin genuen. Ez dut uste benetan esan zuenik. Ni neu ere irekia naiz eta horrek laguntzen du".

► GARRAIOLARI

“Babesa-n egonda ez daukagu ia ezeren beldurrik”

Pedro Luis Paredes eta Iñaki Pujana dira Babesa utzi eta urte hauetan jarritako kuotaren parte berreskuratu duten azken garraiolariak. Txeke bana kobratu dute, urte hauetan jarritako diruaren ehuneko 60 jaso dute elkartea utzi dutenean.

Iñaki Pujana ez da oraindik jubilatu, urteterdi barru erretiratuko da, baina kamioi zaharra dauka eta utzi egingo du Babesa, ez duela merezi erabaki du, ia gehiago delako ordaintzen duen urteko kuota kamioiaren balioa bera baino. "Horrexegatik eskatu nuen kide izateari uztea."

Babesari buruz duen iritzia eskatu diogu Pujanari, "lehenik eta behin gauzak ondo egin daitezkeela esan nahi nuke. Sarritan, badirudi, garraiolariok ez garela marra batetik aurrera jarraitzeko gai izango, eta hori gezur haundia da. Baieztatu dugu elkartuz gero, urrun, oso urrun, heldu gaitzkeela. Garraiolarion elkartasun hau dela medio, bere garaian Bideko Aterpe sortu genuen guztion ekarpen txiki baten bitartez; gasolindegia batekin hasi eta gaur egun lau ditugu martxan. Babesaren kasua ere antzekoa da".



Goian Iñaki Pujana eta behean Pedro Luis Paredes, txekeekin.



Iñaki Pujanak parte hartu zuen Babesaren sorreran eta argi dago estimatzen duela. "Zoro batzuk elkartu ginen zerbait egiteko asmoarekin, gure gastuak murrizteko, hain zuzen ere, hor dago gaur egun denon artean lortu genuena. Deskribaezina da, sinesgaitza: Alde batetik, lasaitasuna daukagu edozer gauza gertatuta ere, ez dugu inolako beldurrik. Baduzu ordaindu beharreko frankizia, bai, baina ez beste aseguruetan baino haundiagoa. Eta bestalde, jarritako kuotaren ehuneko hirurogei berreskuratzen duzu

erakundea uzterakoan, zure kalteak ordaintzeko erabili ez baldin baduzu".

Beste bigarren onura bat ere aipatu digu Iñaki Pujanak, gero oso osorik berreskuratu duen ehuneko hirurogei horrek, EPSV bezala kotizatzen duenez hobariak ditu errentaren aitortpena egiterakoan.

"Sarritan ez gara konturatzen zer daukagun eskuartean, noraino heldu ahal garen" esan digu harro Iñaki Pujanak: "Askoren aportaziño txiki bategaz, gauza haundiak lortzen ditugu. Garraiolariok aurrera jarraitu nahi badugu, honelako baliabideak erabili behar ditugu, bestela jai daukagu".

Bukatzeko konfiantza eskatu nahi izan die garraiolariei, "Babesan elkartu garen garraiolariak elkarri babesteko gaude; garraiolari guztiei laguntzeko gaude hemen, ez gara putre harrapatzaileak, gu ere garraiolariak gara, gaur egun ditugun elkarre guztiak mantendu eta sendotu behar ditugu. Animatu zaitzete! hau ez da adar jotze bat".

HIRU ASEGURUAK, precios 2021

| | HIRU 2021 | GRÚA O VOL. | |
|--|------------|-------------|--|
| CABEZAS TRACTORAS (NACIONAL- INTERNACIONAL) | 1.179,00 € | 1.215,10 € | * Responsabilidad Civil Obligatoria. |
| CAMION RIGIDO NACIONAL | | | * Responsabilidad Civil Voluntaria 50.000.000€. |
| TRAMO 1, (3,5-9 tns) | 936,80 € | 1.044,30 € | * Defensa jurídica nacional o internacional dependiendo del ámbito de la póliza. |
| TRAMO 2 (>9-19 tns) | 1.067,55 € | 1.153,60 € | * Roturas de lunas 100% |
| TRAMO 3 (>19-34 tns) | 1.259,85 € | 1.359,45 € | * Asistencia en viaje hasta 6.000€ (3.000€ rescate y 3.000€ remolcaje), excepto furgonetas que disponen de una asistencia ilimitada. (Independientemente del ámbito nacional o internacional) |
| TRAMO 4 (>mas 34 tns) | 1.330,20 € | 1.410,10 € | * Accidentes corporales del conductor 24 horas (profesión): Muerte/Invalidez Permanente absoluta, parcial o total 50.000€ y asistencia Sanitaria. Confirmamos que el coste de añadir un conductor más sería 46€/año. (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación). * Accidentes Cinegéticos (excepto semirremolque y remolques). |
| CAMION RIGIDO INTERNACIONAL | | | * Menores 25 años: incluida. |
| TRAMO 1 (3,5-9 tns9) | 936,80 € | 1.044,30 € | * Entrada en puertos: incluida. |
| TRAMO 2 (>9-19 tns) | 1.067,55 € | 1.153,60 € | * RC en parado para vehículos basculantes y/o grúa: incluida con una franquicia de 150€ (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación). |
| TRAMO 3 (>19-34 tns) | 1.381,15 € | 1.458,30 € | |
| TRAMO 4 (>34 tns) | 1.478,05 € | 1.599,55 € | |
| SEMIRREMOLQUES (NACIONAL-INTERNACIONAL) | 393,00 € | 412,90 € | |
| REMOLQUES (NAC.- INTER.) | | | |
| DESDE 3,5TNS/10TNS | 242,65 € | 248,45 € | |
| >10TNS | 294,20 € | 304,65 € | |
| FURGONETAS | 797,00 € | | |

| MERCANCIAS PELIGROSAS | Cap asegurado | Prima 2021 | Avería frío | CMR 2021 | |
|---------------------------|---------------|------------|-------------|------------|------------|
| Coberturas Ampliadas ESP | 150 € | 5.000 | 163,73 € | 227,23 € | 143,45 € |
| Robo | 150 € | 10.000 | 189,35 € | 262,78 € | 146,60 € |
| Mojaduras | 150 € | 15.000 | 241,90 € | 335,73 € | 188,07 € |
| Roturas | 150 € | 20.000 | 290,49 € | 403,16 € | 229,54 € |
| Mala estiba | 150 € | 25.000 | 338,02 € | 469,13 € | 271,47 € |
| Huelgas | 150 € | 30.000 | 379,16 € | 526,23 € | 312,89 € |
| Riesgos Extraordinarios | Sin | 35.000 | 422,53 € | 586,42 € | 353,94 € |
| Carga/Descarga | 150 € | 40.000 | 461,61 € | 640,66 € | 376,98 € |
| Gastos remoción 6.000€ | Sin | 45.000 | 522,87 € | 725,68 € | 400,01 € |
| Avería Frigorífico | 500 € | 50.000 | 528,17 € | 733,01 € | 423,06 € |
| CMR | | 55.000 | 580,97 € | 806,32 € | 446,09 € |
| Transportista LCTTM/CMR | 150 € | 60.000 | 613,09 € | 850,89 € | 469,13 € |
| Robo | 300 € | 65.000 | 644,35 € | 894,27 € | 492,17 € |
| Gastos remoción 6.000€ | Sin | 70.000 | 671,32 € | 938,26 € | 515,20 € |
| | | 75.000 | 728,85 € | 1.011,56 € | 539,30 € |
| | | 80.000 | 760,55 € | 1.055,54 € | 555,00 € |
| | | 85.000 | 802,80 € | 1.114,19 € | 570,71 € |
| | | 90.000 | 834,20 € | 1.158,17 € | 586,42 € |
| | | 95.000 | 887,30 € | 1.231,46 € | 602,12 € |
| | | 100.000 | 918,99 € | 1.275,44 € | 617,83 € |
| | | 105.000 | 977,08 € | 1.356,08 € | 654,48 € |
| | | 110.000 | 987,66 € | 1.370,75 € | 691,14 € |
| | | 115.000 | 1.019,34 € | 1.414,71 € | 727,78 € |
| | | 120.000 | 1.029,90 € | 1.429,38 € | 759,20 € |
| | | 125.000 | 1.066,87 € | 1.480,69 € | 795,85 € |
| | | 130.000 | 1.072,15 € | 1.488,02 € | 832,49 € |
| | | 135.000 | 1.119,69 € | 1.554,00 € | 869,15 € |
| | | 140.000 | 1.146,09 € | 1.590,64 € | 905,80 € |
| | | 145.000 | 1.161,94 € | 1.612,64 € | 942,44 € |
| | | 150.000 | 1.167,22 € | 1.619,96 € | 979,10 € |
| | | 200.000 | 1.357,36 € | 1.883,84 € | 1.015,75 € |
| | | 300.000 | 1.679,54 € | 2.331,00 € | 1.026,23 € |

* Ámbito: Nacional, UE, Andorra, Suiza y Lichtenstein
 * Cálculo de la prima: Por matrícula
 * Mercancías excluidas: Tabaco; Décimos de Lotería; Tarjetas de crédito, cheques de viaje, telefonía, etc; Recetas médicas; Equipajes; Mudanzas; Peletería; Herramientas; Mercancía averiada; Contenedores exteriores; Vehículos automóviles excepto carretillas elevadoras y tractores agrícolas; Caravanas, aviones y embarcaciones. Animales vivos. Chatarra no férrea, Cobre, níquel... (Consultad toda la lista en Hiru)
 Si se transporta PELIGROSAS hay que AVISAR A LA ASEGURADORA (excluidas explosivas, auto inflamables y radioactivas).-

| RESPONSABILIDAD CIVIL | 2021 con patronal Fact. de 130.000 | 2021 con patronal Fact. de 260.000 | Peligrosas con patronal Fact. de 130.000 | Peligrosas con patronal Fact. de 260.000 |
|----------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---|---|
| Límite asegurado 300.000 € | 117,73 € | 179,71 € | 273,88 € | 451,84 € |
| Límite asegurado 600.000 € | 207,06 € | 276,57 € | 361,48 € | 578,36 € |

BABESA

ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA



¿CONOCES ALGÚN SEGURO QUE TE DEVUELVA DINERO?

Ciertamente los seguros no devuelven dinero, pero BABESA EPSV sí lo hace.

Y es que la EPSV además de ser una herramienta por la cual el transportista tiene su vehículo asegurado a todo riesgo, es también una herramienta de ahorro.

Al final de su relación con Babesa, el transportista podrá rescatar hasta el 60% de lo que ha ido abonando en concepto de prima.

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka eta Lasarte-Oriako bulegoetan.

CAP ziurtagiria berritzeko ikastaroa HIRUK Lasarte Orián duen bulegoan egingo da maiatzaren 29 eta 30ean; ekainaren 5, 6 eta 12an.

Langraitz-Okan ere egingo da CAP ziurtagiria berritzeko beste ikastaro bat ekainean zehar, oraindik zehaztu eta finkatu gabe den datan.

Ikastaroak egiteko interesa duen edonor jarri daiteke Hirurekin harremanetan, berauen antolaketari buruzko informazio eguneratua jaso ahal izateko sindikatuak lau herrialdetan dituen bulegoetan.

Cursos previstos

Formación continua de CAP

29 Y 30 DE MAYO; 5, 6 y 12 de junio
Oficina de Lasarte-Oria

Está previsto, asimismo, la realización de un curso de renovación de CAP en las instalaciones de Langraitz-Oka durante tres fines de semana del mes de junio sin fecha concretada.

Los interesados en participar en los diferentes cursos de formación que organiza Hiru deberán ponerse en contacto y recibirán información actualizada de los mismos en las oficinas del sindicato.

Txoferrak

AM, B, C1, C, B+E, gidari baimenak eta **CAP ziurtagiria** dituen Txoferra lan bila 639 184 194 aomenaka@gmail.com Aitor

Estatu mailan eta Gipuzkoan esperientzia duen txoferra lan bila 0033 660 516 810 mikelmorales50@gmail.com

Los interesados en publicar su anuncio gratuitamente en este mercadillo pueden ponerse en contacto con garraiolariok, en la dirección de correo electrónico garraio@gmail.com o en el número de teléfono 629 103 093

► DENBORA-PASAK

7 diferencias desberdintasunak



Bi irudi hauek berdinak dirudite baina zazpi desberdintasun dituzte. Topa itzazu!



El objetivo del juego es encontrar las siete diferencias entre estas imágenes casi iguales. ¡Animo!

109. aleko emaitzak



| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | 5 | 6 | 4 | 1 | 7 | 8 | 9 | 2 |
| 2 | 4 | 8 | 9 | 5 | 3 | 6 | 7 | 1 |
| 9 | 7 | 1 | 6 | 2 | 8 | 5 | 3 | 4 |
| 6 | 8 | 4 | 1 | 7 | 9 | 2 | 5 | 3 |
| 5 | 3 | 2 | 8 | 4 | 6 | 9 | 1 | 7 |
| 1 | 9 | 7 | 5 | 3 | 2 | 4 | 6 | 8 |
| 4 | 6 | 3 | 7 | 8 | 5 | 1 | 2 | 9 |
| 8 | 2 | 9 | 3 | 6 | 1 | 7 | 4 | 5 |
| 7 | 1 | 5 | 2 | 9 | 4 | 3 | 8 | 6 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | 7 | 8 | 9 | 2 | 4 | 5 | 1 | 3 |
| 3 | 4 | 9 | 7 | 1 | 5 | 6 | 2 | 8 |
| 2 | 5 | 1 | 8 | 3 | 6 | 4 | 9 | 7 |
| 1 | 2 | 3 | 6 | 5 | 7 | 8 | 4 | 9 |
| 7 | 8 | 5 | 1 | 4 | 9 | 3 | 6 | 2 |
| 4 | 9 | 6 | 3 | 8 | 2 | 1 | 7 | 5 |
| 9 | 3 | 2 | 5 | 6 | 1 | 7 | 8 | 4 |
| 5 | 6 | 4 | 2 | 7 | 8 | 9 | 3 | 1 |
| 8 | 1 | 7 | 4 | 9 | 3 | 2 | 5 | 6 |

Sudokuak

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | | 9 | 4 | 3 | | | 8 | |
| | | | | | | | 3 | 6 |
| 3 | | 6 | 5 | | | | | |
| | | | 1 | | | | | |
| | 7 | | | 6 | 8 | | | 1 |
| | | | | 5 | | 2 | | 3 |
| 9 | | | | | | | 7 | 8 |
| 8 | 3 | | | 9 | | 4 | | |
| | | | | 8 | 3 | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | | 4 | |
| 9 | 8 | | | | 4 | 2 | | |
| | | 5 | | | 7 | 9 | | 8 |
| | | | | 6 | | | 9 | |
| | | 9 | 5 | | 8 | 1 | | |
| | 3 | | | 1 | | | | |
| 5 | | 6 | 8 | | | 7 | | |
| | | 2 | 4 | | | | 1 | 5 |
| | 1 | | | | | | | 9 |

▶ Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

NAN:
DNI

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Helbidea:
Dirección

Herria:
Población

PK:
CP

Telefonoa:
Teléfono

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

▶ Jarduera datuak / Datos de la actividad

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Mota:
Serie

Lan mota:
Tipo de trabajo

Ibilgailua:
Vehículo

Matrikula:
Matrícula

Zama:
Carga útil

Erdi-atoia:
Semirremolque

Matrikula:
Matrícula

Banketxea:
Entidad bancaria

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

▶ Sindikatuko zerbitzuak / Servicios del sindicato



▶ Sinadura / Firma:

Oria etorbidea 10, 406.
bulegoa
20160 Lasarte-Oria
T: 943 364 092
F: 943 363 262
gipuzkoa@hiru.org

Los Llanos industrialdea,
A kalea, 13
01230 Langraitz
T: 945 361 627
F: 945 361 643
araba@hiru.org

Meseta de Salinas
industrialdea, A kalea, 4
31191 Galar
T: 948 281 024
F: 948 281 025
nafarroa@hiru.org

Sasine Polígonoa
Utza Kalea 7 Larrabetzu
Salida 25 del
corredor Txorierra
944046664
larrabetzu@hiru.org

Lanbarren industrialdea,
Mugarriegi kalea 2
20180 Oiartzun
T: 943 260 349
F: 943 260 805
lanbarren@hiru.org

Langraiz Oka (Los Llanos industrialdea, A kalea, 13. pab.) helbidea duen HIRU SINDIKAL KONFEDERAZIOAK formulario honen bidez sartutako datu guztien segurtasuna eta konfidentziasuna bermatzen du, Datuen Babesari buruzko 15/1999 Lege Organikoaren arabera. Garraio aholkularitza zerbitzua eskaintzeko erabiliko dira datuok. Hala nola, nahi izanez gero, Legean agertzen den sarbide, zuzenketa eta deuseztapen eskubideak erabil ditzakezu, mezu bat igorri aipatutako helbidera edo honako fax zenbaki honetara: 945 361 643.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal HIRU GARRAIOLARIEN SINDIKAL KONFEDERAZIOA, con domicilio en Langraiz Oka (Los Llanos industrialdea A kalea 13) le informa de que los datos de carácter personal que Ud. nos facilite serán incluidos en un fichero responsabilidad de esta entidad con la única finalidad de prestarle servicios de asesoría de transporte. Ud. en cualquier momento podrá ejercer los derechos de acceso, rectificación, oposición y cancelación mediante solicitud escrita dirigida a la dirección indicada o nº de fax 945 361 643.



CON LAS TARJETAS STAR DE CEPSA **VAS A LO SEGURO.**



Para todo conductor, la seguridad es fundamental. Pero para un profesional del transporte, lo es mucho más, porque afecta también a tu trabajo. Por eso las **Tarjetas Star de Cepsa** están pensadas para ti:

- Descuento en carburante
- Factura electrónica
- Gestión online
- Extracto de transacciones
- Amplia red de estaciones de servicio

Además con las Tarjetas Star y Eurotrafic de Cepsa:

- Número PIN en las transacciones
- Asistencia técnica en carretera
- Pago de peajes

Solicítalas en el **943 364 092**,
en cualquiera de las **oficinas de Hiru**
o en **www.tarjetascepsastar.com**

CEPSA

Tu mundo, más eficiente.

Bideko Aterpek Euskal Herrian bizi eta lan egiten duten garraiolari autonomoei gasolio onena prezio eta kalitate ezinhobean hartzeko aukera eskaintzen die.

Orain arte, Langraitz (Araba), Galar (Nafarroa) eta Oiartzunen (Gipuzkoa), hornitu zitezkeen garraiolariak. Abendutik Larrabetzun (Bizkaia) ere Bidekoren gasolioa hartzeko aukera dute!

BIDEKO

**GASOIL ONENA
PREZIO EZIN HOBEAN**

**EL MEJOR GASOIL
AL MEJOR PRECIO**