GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

106. ZK

2020/02

Lan duina, pentsio duina, bizitza duina eta garraio duina

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.

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

VIA T Paga los peajes sin necesidad de parar.

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

EDITORIALA

El 11 de enero miles de personas en Baiona y Bilbo abarrotaban las calles pidiendo el respeto a los derechos humanos para los presos políticos vascos. De la misma manera el 30 del mismo mes, día de huelga general, Euskal Herria fue un clamor en la defensa de unas pensiones, unas condiciones laborales y una vida dignas para los ciudadanos de este país. Y nosotros, el sindicato Hiru, estuvimos ahí.

Como transportistas pedíamos, entre otras cosas la regulación del sector por parte de las diferentes administraciones para evitar nefastas condiciones de trabajo e intromisiones totalmente desleales. También hablábamos de la jubilación a los 60 años, por ser nuestra actividad, calificada como penosa y peligrosa. Y, como no, de la precarización existente (falsas cooperativas, por ejemplo).

Somos transportistas y también somos ciudadanos, por lo que defendemos nuestros derechos como sector, y como no, damos los pasos necesarios para la dignificación de la vida en esta sociedad en la que trabajamos y vivimos. Y lo hacemos desarrollando éste nuestro proyecto, el sindicato Hiru.

Proyecto en el cual trabajadores como afiliados debemos de ser protagonistas, participar y hacer participar. Desarrollando sinergias nuevas, debatiendo sin cesar y dando prioridad a lo común.

Caminos a veces complicados, pero no irrealizables. En la confianza y en el buen sentir se encuentra el ir dando pasos seguros, aunque cuesten.

Caminos a veces complicados, pero no irrealizables. En la confianza y en el buen sentir se encuentra el ir dando pasos seguros, aunque cuesten.

Ánimo pues, y a hacer camino.

Biktor Galarza Mendiola

Pacto

Vivimos en una sociedad en la que el abuso es una constante. Informativo que veas es prueba de ello. Con situaciones más o menos graves y sin entrar en comparaciones, el que mayor poder posee abusa del que menos tiene. En todos los campos sin excepción.

Ejemplos no faltan, y me voy a centrar en uno que por menos conocido no deja de ser grave para los que lo sufren. Me refiero a la figura "legal" del "pacto en contrario".

Probablemente no será exclusiva del transporte y se aplicará en otros sectores. No lo dudo.

De un tiempo aquí hemos estado inmersos en la realización de la guía sobre la estiba y sus buenas prácticas. Desde un principio el objetivo era claro, es fundamental garantizar en la medida de lo posible la seguridad del transportista y del resto con los que compartimos carretera. Y para ello es necesario tomar medidas que nos ayuden en la dirección de la buena estiba. Debemos de cambiar de cultura del amarre de las mercancías y valorar más la seguridad que las prisas, malas compañeras, por cierto.

Y en eso andamos, en cómo colocar las mercancías, en qué elementos de amarre utilizar. En definitiva, en cómo transportar de la manera más segura para todos.

Todo va bien hasta que llegamos a las posibles responsabilidades. En un principio y, basado en definiciones y normas, es el cargador el responsable de la estiba y amarre de la mercancía, exceptuando el sector de la paquetería.

En teoría. Porque todo ello salta por los aires desde el momento que surge la figura, antes comentada del "pacto en contrario". Según esto se puede "pactar" entre cargador y transportista y devengar la responsabilidad del amarre en este último. Pactar o imponer. Teniendo en cuenta la diferente correlación de fuerzas existente entre ambos la mayoría de las veces, está claro que se puede hablar de imposición y hasta chantaje. O aceptas y firmas el "pacto" o no cargas.

Por lo tanto y ante la desigualdad de la situación sería bueno no hablar de "pacto" y sí de imposición.

Es posible que me equivoque pero ya es hora de denunciar este tipo de situaciones alimentadas por regulaciones mal entendidas y fraudes de normas que a los únicos que benefician es a los poderosos ante esos transportistas que bastante tienen con lidiar día a día con los no pocos problemas cotidianos.

Resumiendo, o luchamos para que no se desvirtue la norma y que cada uno asuma sus responsabilidades, o sencillamente "pactamos".

Gureak ere bai

Jaione Ugalde Jauregi

Urtarrilak 30, greba orokorra. Askotan autonomoei arrotzak egiten zaizkie hitz hauek, izan ere, soldatapekoen eskubideen alde borrokatzeko balio dutela dirudi. Lan hitzarmenen aldekoa, soldaten igoera... Garraiolariok ere egin genitzakeen horren ingurukoak, nola ez! Porteen prezioen inguruan, zamaketa eta hustutze lanen baldintzak... Baina egia esan behar bada, autonomoek ez dituzte bere egiten askotan greba orotako aldarrikapenak. Zaila da ordea urtarrilaren 30eko grebarekin bat ez egitea. Alde batetik, Euskal Herriko Eskubide Sozialen Karta da deitzailea. Bertan hainbat eta hainbat kolektibok bat egiten dute: mugimendu feministako kideak, gazte mugimendua, sindikatuak eta beste hainbat eta hainbat eragile sozial. Aunitz zaila da batekin edo bestearekin enpatia apur bat ez edukitzea, egia esan.

Lan, pentsio, bizitza duinak da leloa. Nola bat ez egin? Gaurko pentsiodunek biharko pentsiodunen alde borroka egiten dute astelehenero astelehenero plazak betetzen dituztenean. Hor hartu beharreko adibidea. Ez dugu gure eskubideen alde bakarrik borroka egiten, baita gure bizilagunarenen aldekoen alde ere. Gure ondorengoenen alde. Baina bai, pertsona orok bere buruari begiratu ohi dio lehenengo: eta bai, gure eskubideak defendatzera ere atera ginen urtarrilaren 30ean. Baina, ze aldarrikatu genuen garraiolariok?

Lan duina. Pentsio duina. Bizitza duina. Garraio duina. Hori da Euskal Herriko garraiolariok aldarrikatu genuena. Garraio duina.

Eta, horretarako, ezinbestekoa da bai Lakuako gobernuak bai Iruñekoak sektorea arautzeko neurriak hartzea, garraiolari autonomoaren etorkizuna bermatzen ari den ikuspegiarekin, gure industria-sarearen, gure errealitate ekonomikoaren eta gure gizartearen beharren zerbitzura dagoen errepide bidezko salgaien garraio-eredu bat diseinatzeko helburuarekin.

Garraiolariek errepidean gertatzen diren lan istripuak dauzkagu. Ezin dituzte errepideko istripuen zenbakien atzean ezkutatu. Gure lanean segurtasuna bermatzea ezinbestekoa da, etxera bizirik iritsi nahi baitugu.

Bereziki neketsua eta arriskutsua den beste lanbide batzuetan gertatzen den bezala, eta lanbideak eskatzen dituen eskakizun fisikoak ulertuta, garraioan ere erretiro-adina murriztu behar da.

Hamaika arrazoi dauzkagu grebarako, hamaika arrazoi aldarrikapenak plazaratzeko. Orain beste lan garrantzitsu bat daukagu esku artean: eskubide sozialen aldeko borroka ez dadila urtarrilaren 30ean geratu. Garraio duinaren, bizitza duinaren, aldeko borrokak bizirik jarraitzea ezinbestekoa da etorkizuna bermatzeko.

Aurkibidea

ZER BERRI?

08 Circular por una carretera en mal estado incrementa un 8% las emisiones de CO_2

10 Cuando Vitoria recogía la basura con un camión eléctrico como los de París

ERREPORTAIA

12 U30 greba orokorra: garraio duinaren alde

GARRAIOLARI

18 La siniestralidad sigue subiendo en Euskal Herria

19 Hamabi langile hil dira lan istripuan Euskal Herrian

20 Bideko Bizkaia: hornitegi berria Larrabetzun

AZALEAN

U30 greba orokorra: garraio duinaren alde

03 EDITORIALA

04 IRITZIA

ERREPIDEAZ

26 El lío de las bonificaciones de la AP-68

28 Nafarroa no prohibirá camiones en la N-121-A, por ahora

AZOKA

31 Se vende

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

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

Erredakzioa:
Jaione Ugalde

Diseinua:
Sorland

Argazkilaritza:
Sorland / Foku / Hiru

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

Inprimategia:
Gertu inprimategia

Tirada:
2.000 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).

32 DENBORA-PASAK

34 AFILIA ZAITEZ

Circular por una carretera en mal estado incrementa un 8% las emisiones de CO_2

Autónomos en ruta
18 de diciembre de 2019

Repavimentar la mitad de la red de carreteras de nuestro país permitiría ahorrar 1.600.000 toneladas de CO_2 al año, lo mismo que emite todo el tráfico de la ciudad de Madrid durante 8 meses.

Esta es la principal conclusión del estudio "Análisis de la relación entre el estado de conservación del pavimento, el consumo de combustible y las emisiones de los vehículos", realizado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) con la colaboración de la Plataforma "Ponle Freno", del Grupo de Comunicación Atresmedia, y Mercedes Benz.

En dicho estudio se ha cuantificado, mediante pruebas reales, la diferencia de emisiones de un vehículo ligero y otro pesado circulando por una carretera en mal estado y, posteriormente, transitando por la misma vía tras ser repavimentada.

Los ensayos, llevados a cabo en un tramo de 46 kilómetros de longitud, confirman que, en el caso del vehículo ligero, las emisiones de CO_2 disminuyen una media del 3,5% al circular por un asfalto bien conservado, llegando al 4% de reducción para el vehículo pesado.

Si el pavimento presenta un deterioro estructural importante (grietas en las rodadas, baches, deformaciones, agrietamiento grueso, desintegraciones graves...), los vehículos ligeros llegan a emitir hasta un 9% más de CO_2 (un 6% los pesados). Si el deterioro es superficial (agrietamiento fino, desintegraciones ligeras, descarnaduras, exudaciones...), las emisiones se incrementan un 5% y un 4% para cada tipo de vehículo.

El estudio de la AEC -cuyos resultados se presentaron en el marco de la Cumbre del Clima de Madrid COP25- cifra en cerca de 600 millones los litros que cada año se consumen de más como consecuencia del deterioro del asfalto.

La mitad de la red española en mal estado

La Asociación Española de la Carretera en su última auditoría del estado de conservación de las infraestructuras viarias

Si el pavimento presenta un deterioro estructural importante los vehículos ligeros llegan a emitir hasta un 9% más de CO_2 (un 6% los pesados).

Si el deterioro es superficial, las emisiones se incrementan un 5% y un 4% para cada tipo de vehículo.

del país (2018), estimaba que unos 53.500 kilómetros de carreteras en España (el 53% del total) presentan deterioros estructurales y superficiales importantes en el pavimento. Acometer la pavimentación de estas vías durante los próximos 10 años (lo que exigiría una inversión de 330 millones de euros anuales) reduciría las emisiones de CO_2 un 6%, el equivalente a lo que absorberían 120 estadios de fútbol llenos de pinos durante una década.

Y eso no es todo. Circular por una carretera en mal estado también compromete la seguridad, desgasta los neumáticos (del entorno del 3% más los ligeros, y el 2% los pesados) y puede provocar otros daños en el vehículo.

Por todo ello, desde la Asociación Española de Carretera se hace un llamamiento a la necesidad y la urgencia de actuar en la mejora de la red viaria. De lo contrario, los objetivos climáticos a los que se ha comprometido el Gobierno, que pasan por reducir las emisiones del transporte un 32% hasta 2030, serán papel mojado.

Circular por una carretera en mal estado también compromete la seguridad, desgasta los neumáticos (del entorno del 3% más los ligeros, y el 2% los pesados) y puede provocar otros daños en el vehículo.

Cuando Vitoria recogía la basura con un camión eléctrico como los de París

Rubén Pereda
eldiarionorte.es
14 de enero de 2020

La ciudad probó en 1998 un recolector de basura totalmente eléctrico que reducía las emisiones y el ruido El camión se topó con varios problemas, pero allanó el camino a una concepción de la recogida de basuras más comprometida con el medioambiente.

Vitoria probó al filo del cambio de milenio, en 1998, un recolector de basura totalmente eléctrico que reducía tanto las emisiones como la contaminación acústica. Siguiendo el ejemplo de los camiones que recorrían las "rues" y las grandes avenidas de París, vaciándolas silenciosamente de todo tipo de residuos, en la capital alavesa se llevaron a cabo diez pruebas que arrojaron ilusionantes conclusiones sobre la posibilidad de avanzar en la sostenibilidad de estas tareas.

Por aquel entonces, la ciudad destacaba por su limpieza, como amerita el Premio Barrendero Ecológico a la ciudad más limpia de España que recibió en dos ediciones consecutivas, las de 1997 y 1998. El sistema de recogida de basura domiciliaria era entonces diferente al actual. Los vecinos debían depositar la basura entre las diez y las once de la noche en los diferentes puntos dispuestos para ello, separados entre ellos por unos cincuenta metros. Por razones logísticas y con el fin de no entorpecer el tráfico, la recogida arrancaba a las once y no terminaba hasta prácticamente las seis de la mañana, lo que acarreaba problemas de ruido en las principales horas de sueño.

Con esos problemas en mente, entre el 19 de junio y el 28 de julio de 1998 se probó en Vitoria un camión compactador eléctrico. Un Ponticelli con chasis Renault —como los que vaciaban los contenedores en los aledaños del parisino Arco del Triunfo— recorrió en diez ocasiones todos los barrios de la ciudad, a excepción de su centro histórico, la almendra, por cuyas angostas calles no cabía. Además, dada la disposición de los montones de basura, el vehículo eléctrico debía ser —a diferencia de ahora— de carga trasera: contaba con un 'tailgate', un portón por el que los operarios depositaban las bolsas de basura.

Pese a sus 19 toneladas en vacío —un cuarto del peso correspondía a los acumuladores eléctricos—, el vehículo era muy maniobrable, con una cabina y un puesto de conducción muy prácticos, puesto que se podían reunir en él tanto el conductor como los operarios. Tenía, además, una autonomía que iba desde las 10 a las 12 horas y podía cargar unas 11 toneladas de basura.

Vitoria no es París: problemas con los que se topó el camión

Sin embargo, Vitoria no es París, ni sus calles las amplias avenidas de la capital francesa. La orografía era precisamente uno de los elementos que no acompañaba. Camino del vertedero, el vehículo se daba de bruces con una pendiente aproximada del 10 %. Los equipos se sobrecalentaban y dejaban de traccionar. Quienes lo condujeron recuerdan cómo, en una de estas ocasiones en las que el camión se 'asfixiaba', unos paseantes bromearon, gritándoles que le echaran gasolina.

Quienes lo condujeron recuerdan cómo, en una de estas ocasiones en las que el camión se "asfixiaba", unos paseantes bromearon, gritándoles que le echaran gasolina

De igual manera, el vehículo, que no superaba los 40 kilómetros por hora, no era especialmente indicado para una ciudad como Vitoria, dado que, al tener que acudir al vertedero, recorría una media de 33 kilómetros. Los contenedores no llegarían hasta un par de años más tarde y los montones, más dispersos que en la ciudad gala, tampoco ayudaban a reducir el kilometraje. En la ciudad, que en 1998 contaba con cerca de 218.000 habitantes, se generaban 155 toneladas de basura al día. A partir de las pruebas, se estimó

que serían necesarios 14 de estos Ponticelli —además de otro de dimensiones ajustadas para recorrer el estrecho centro— para llevar a cabo la recogida diaria, frente a los 10 convencionales que podían realizar el mismo servicio.

Los papeles con las conclusiones de las pruebas —de las que se podían hacer lecturas tanto positivas como constructivas— se guardaron en un cajón que se cerró con llave y el sigiloso Ponticelli no volvió a patrullar las calles vitorianas en busca de cualquier resquicio de basura. El camión, con sus características ondas de color azul y amarillo y su diseño modernista, dejó, aun así, su impronta en la ciudad y en los vecinos. Y, pese a que las peculiaridades de Vitoria no eran las que más le favorecían, despejó el camino a una concepción de la recogida de basuras más moderna y más comprometida con el bienestar ciudadano y el medioambiente.

Garraio duinaren aldeko borroka, gure aldarria U30ean

Urtarrilaren 30ean greba orokorra deitu zen Hego Euskal Herriko lau lurraldeetan. Araba, Bizkaia, Gipuzkoa eta Nafarroako herritarrek kalera irteteko deialdia jaso zuten. Zertarako? Lan, pentsio eta bizitza duina edukitzeko eskubidea aldarrikatzeko.

Azken bi urteetan pentsiodunak kalean ikusi ditugu pentsio duinen aldeko etengabeko borrokan. Mobilizazio hoiek aitzakiatzat hartuta, Euskal Herriko Eskubide Sozialen Kartak bidea jorratu zuen: mobilizazioa ezinbestekoa da duintasuna bermatzeko. Hortaz, Karta Sozialaren barruan gauden sindikatu eta kolore anitzeko hainbar mugimendu sozialek greba deitzea erabaki genuen.

Ondorioa? Jendetza kalean bere eskubideen aldeko borrokan. Nola ez, badira mobilizazioaren aurka agertu direnak ere. Eusko Jaurlaritzatik Urkullu lehendakariak gogor jo zuen grebaren kontra; ondorengo egunetan ere Tapia sailburuak kalteetan pentsatu behar zela azpimarratzen zuen. Elkarrekin Podemosetik ere, ez zela grebarako momentua aldarrikatzen zuten. UGT eta CCOO, aurrekoen antzera. Komunikabideak editorial eta lehen lerroetatik kontra ere. Ez da erraza izan, baina are zailagoa da eguneroko prekarietateari aurre egitea, zaila lanera joan eta etxera ez itzultzea, zaila emakumeen aurkako jazarpena. Guk argi geneukan eta kalera irten ginen garraio duinaren aldeko aldarria ozen airatzera!

La reivindicación de los transportistas el 30 de enero estaba clara: regulación del sector, reconocimiento de los accidentes laborales y reducción de la edad de jubilación

La Carta de Derechos Sociales de Euskal Herria, que aglutina a la mayoría sindical y a diversos movimientos sociales convocó una huelga general el pasado 30 de enero. Las reacciones no se hicieron esperar: no es el momento para una huelga decían desde Elkarrekin Podemos, el gobierno es nuevo y hay que darle tiempo. "Se está desvirtuando la lucha de los pensionistas", decían desde algunos núcleos que consideraban que el hecho de que algunos colectivos de pensionistas apoyaran la huelga y otros no, dividía el movimiento.

Los medios tampoco se han quedado atrás. Alguna cabecera de importancia ha intentado deslegitimar la huelga desde las líneas de sus editoriales. Los espacios ofrecidos en la televisión y radio públicas también han sido discutibles (¿acaso no es de interés general una huelga general?).

Las voces disonantes han retumbado desde el Gobierno Vasco, cómo no. La Carta Social pidió una reunión con Urkullu y Chivite para exponerles las razones por las que la ciudadanía iba a ser convocada a la huelga. La respuesta fue desigual. La lehendakari Chivite puso día y hora: unos días antes de la huelga. Poco después, imaginamos que por consejo de algún asesor, optó por retrasar la cita hasta principios de febrero. El

La Carta de Derechos Sociales de Euskal Herria, que aglutina a la mayoría sindical y a diversos movimientos sociales convocó una huelga general el pasado 30 de enero

lehendakari Urkullu, por su parte no sólo no quiso reunirse con los representantes de la Carta Social, si no que, a través de una carta, expresó que no entendía muy bien el porqué de la reunión, si las reivindicaciones que se expresaban no estaban dentro de las "competencias" del Gobierno Vasco. Otro desaire más del que se supone lehendakari de todos los ciudadanos de la CAPV.

Eso es lo que los transportistas vascos hemos reivindicado hoy en la calle. Transporte digno. Y para eso es indispensable que tanto el gobierno de Lakua como el de Iruña adopten medidas para regular el sector con la vista puesta en garantizar el futuro del transportista autónomo

CCOO y UGT tampoco se sumaron a la huelga alegando que "no era el momento".

No sabemos determinar si las huelgas tienen "momento". Tradicionalmente Euskal Herria ha sido territorio de lucha y es la movilización popular lo que ha hecho de este pueblo lo que es.

El 30 de enero las movilizaciones fueron importantes (por mucho que algunos se enfrascaran en argumentar que fue un fracaso absoluto). Según las estimaciones de los sindicatos, cerca de 150.000 personas salieron a la calle para reivindicar no sólo sus derechos, sino los derechos de todos los ciudadanos y ciudadanas.

Los transportistas también estuvimos allí. Las manifestaciones de Bilbo, Donostia, Gasteiz e Iruña estuvieron encabezadas por un camión para recordar a todos que los transportistas también queremos un trabajo, unas pensiones y una vida dignas. Pero no sólo eso, también queremos un transporte digno. Tuvimos la ocasión de lanzar nuestro mensaje desde el escenario de Donostia y estas fueron las reivindicaciones de Hiru:

"Lan duina. Pentsio duina. Bizitza duina. Garraio duina.

Eso es lo que los transportistas vascos hemos reivindicado hoy en la calle. Transporte digno.

Y para eso es indispensable que tanto el gobierno de Lakua como el de Iruña adopten medidas para regular el sector con la vista puesta en garantizar el futuro del transportista autónomo, con el objetivo de diseñar un modelo de transporte de mercancías por carretera al servicio de nuestra red industrial, de nuestra realidad económica y de las necesidades de nuestra sociedad.

Los transportistas tenemos accidentes laborales, accidentes laborales que suceden en la carretera. No pueden ocultarse detrás de los números de accidentes en carretera. Detrás de todos los accidentes laborales siempre encontramos lo mismo: la precariedad. Como en otros muchos sectores, las condiciones laborales son cada vez más precarias en el transporte. Condiciones laborales dignas, eso es lo que pedimos. La posibilidad de realizar el trabajo de forma segura, sin prisas, sin excesos de días de trabajo interminables, condiciones de trabajo que permitan un servicio público real. Garantizar la seguridad en nuestro trabajo es fundamental, queremos llegar a casa con vida.

Es necesario que tal y como sucede en otras profesiones cuya naturaleza es especialmente penosa y peligrosa y entendiendo las exigencias físicas que la profesión requiere, en el transporte también se reduzca la edad de jubilación a los 60 años.

Nos sobran razones para la huelga, pero que la lucha por los derechos sociales no termine hoy.

Lan duina. Pentsio duinak. Bizitza duina. Garraio duina".

Nada nuevo, en realidad. El discurso del 30 de enero se basa en ejes que Hiru ha defendido en los últimos años, en las últimas décadas. Ejes indispensables sin los que el transportista autónomo cada vez tiene menos futuro, en pos de las grandes compañías logísticas.

El primer eje es la regulación del sector. Primer punto del discurso y primer punto de aquel decálogo que llevamos años reivindicando: garraioa salbatu. Es indispensable que los gobiernos de Lakua e Iruña regulen el sector. Es indispensable que exista un trabajo conjunto entre inspección de trabajo, seguridad social y hacienda para sacar del mercado a las falsas cooperativas, que con su existencia crean una competencia absolutamente desleal. ¿Por qué? Está claro: no competir con las mismas reglas hace que revienten los precios expulsando del mercado a aquellos que trabajan de manera legal. Pero no es lo único que los mandatarios de uno y otro gobierno deberían hacer. Fomentar el uso del transporte vasco, ese sector que durante años ha respondido y sigue respondiendo a la realidad económica de este país. Somos y queremos seguir siendo un servicio público de calidad y ése es el único camino en el que el transportista autónomo podrá seguir manteniéndose: con condiciones laborales dignas, sin jornadas interminables, sin que nos obliguen a hacer cargas y descargas que no nos tocan, sin prisas. Y ahí llegamos al segundo eje del discurso: la salud laboral.

El discurso del 30 de enero se basa en ejes que Hiru ha defendido en los últimos años, en las últimas décadas. Ejes indispensables sin los que el transportista autónomo cada vez tiene menos futuro, en pos de las grandes compañías logísticas

Hiru siempre ha reivindicado que los accidentes laborales que tienen los transportistas son exactamente eso: accidentes laborales. Parece una bobería, una obviedad, pero no lo es. Muchos de los accidentes laborales de los transportistas suceden, como es lógico, en la carretera. Y ahí está el quid de la cuestión: las administraciones intentan esconder los datos de accidentes laborales tras los números de los accidentes de circulación, no reconociendo de esta manera a los transportistas. Está claro que no es así: la carretera es nuestro lugar de trabajo, por lo que es bastante evidente que los accidentes que tenemos en nuestro lugar de trabajo son accidentes laborales. Por eso insistimos en nuestra reivindicación y por eso mantenemos vivo el acuerdo intersindical mediante el que denunciamos cada muerte en accidente laboral.

Entre las reivindicaciones hechas propiamente como transportistas, ya que queda claro que como ciudadanos haríamos nuestras

muchas más reivindicaciones sociales, está la rebaja en la edad de jubilación.

La petición es bastante clara: tal y como sucede en otras profesiones cuyo origen es especialmente peligroso o penoso, como pueden ser la pesca o la minería, los transportistas demandamos que se reduzca nuestra edad de jubilación. No es un capricho. Es una realidad que las facultades físicas disminuyen con los años, la vista, el oído, los reflejos se deterioran a medida que avanzamos en edad. Por ello, entendemos que hay que tener determinadas capacidades físicas para poder conducir un vehículo de determinadas características y que esto, a partir de los 60 años, se complica.

Tres ejes de reivindicaciones propiamente de transportistas. Muchas más como ciudadanos de a pie comprometidos con una sociedad más justa. Sobran las razones para la huelga, porque tenemos derecho a un trabajo, una vida, unas pensiones y un transporte dignos.

Es evidente que nos sobran las razones para la huelga, pero también es necesario que la lucha por los derechos sociales no termine el mismo día: el 30 de enero es el inicio de una lucha común, no el final

La siniestralidad sigue subiendo en Euskal Herria

El pasado 24 de enero se presentaron los datos sobre siniestralidad laboral en Hego Euskal Herria en 2019 por parte de la mayoría sindical. Quedaba así claro que año tras año la siniestralidad laboral está aumentando. La violencia laboral que sufre la clase trabajadora es un grave problema social, un problema estructural que es consecuencia directa de las políticas neoliberales que nos imponen.

Las razones estructurales que están en la base de los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales son la precariedad, la escasa calidad del empleo y la falta de medidas adecuadas de prevención: subcontratación, temporalidad, contratos parciales, ritmos de trabajo excesivos, falta de formación y la falta de control estricto de las instituciones en materia de salud laboral.

En el 2019 la mayoría sindical ha contabilizado un total de al menos 46 accidentes laborales mortales, 21 menos que el año anterior. De estos accidentes mortales 16 han ocurrido en Bizkaia, 9 en Gipuzkoa, 6 en Araba y 15 en Navarra. Respecto al 2018 en todos los territorios desciende el número de fallecidos salvo en Araba que se queda con el mismo número. En Gipuzkoa se ha contabilizado uno menos, en Nafarroa 6 fallecidos menos y en Bizkaia se ha dado el descenso más importante con 14 fallecidos menos.

Tras estos datos podemos destacar que en el año 2019 según los registros oficiales han aumentado los accidentes laborales totales tanto en la CAPV como en Nafarroa respecto al año anterior. En la CAPV destaca la subida del 8,4% (2.634) en el número de accidentes calificados leves, mientras que los graves y los mortales han descendido. Por territorios tanto Araba como Gipuzkoa suben en accidentabilidad salvo en el caso de los mortales donde los dos primeros territorios se quedan en las mismas cifras que el año anterior mientras que Bizkaia baja ligeramente en el cómputo total de accidentes (a la espera de los datos de diciembre) y considerablemente en los mortales. Los índices de incidencia bajan en los tres territorios así como los partes de enfermedades profesionales, por las enfermedades profesionales sin baja que descienden ligeramente.

En Navarra tanto los accidentes leves, graves, mortales, así como las enfermedades profesionales han aumentado respecto al año anterior, aumentando también los índices de incidencia.

> El alto nivel de subcontratación, la creciente eventualidad en los puestos de trabajo y la precariedad de las condiciones de trabajo son los principales factores que explican esta situación

Hamabi langile hil dira jada lan istripuan Hego Euskal Herrian

Urtarrilak 22. Bi hildako lan istripuan egun berean. Bat garraiolaria, Olaberriako Arcelorren. Bestea, kamioi pala batek harrapatuta Sunbillan. Egun beltza, baina ez bakarra.

Hamabi dira jada Hego Euskal Herrian lan istripuan hil diren langileak.

Lan istripu guztien atzean berdina topatu ohi dugu beti: prekarietatea. Beste sektore askotan gertatu ohi den moduan, garraioan ere lan baldintzak gero eta prekarioagoak dira.

Gaur egun eta urteetan zehar administrazioen utzikeriak eragindako egoera dela eta, gidari nahiz garraiolarien lan baldintzak ez dira hobetu. Ezinbestekoa da sektorea irizpide integralen bitartez erregulatzea, ezbestekoa da sektoreari, garraioari, duintasuna itzultzea.

Lan baldintza duinak, hori da eskatzen duguna. Lana era seguruan egiteko aukera, presarik gabe, gehiegizko lan egun amaigaberik gabe, benetako zerbitzu publikoa bideratzeko lan baldintzak, hain zuzen ere.

Los accidentes laborales de los transportistas siguen ocultándose tras los números de los accidentes de tráfico, obviando que los transportistas trabajan en la carretera

Eusko Jaurlaritza eta Nafarroako Gobernuari eskaera argia egiten diegu: erregulatu garraioa. Lan baldintza duinekin segurtasuna areagotzea lortuko baitugu, eta, horrekin, heriotzak ekiditea.

PAMENDI S.L. TAILERRAK
Mekanika eta Elektrizitatea
Zerbitzu ofiziala
ISUZU DAF SAF
Errekalde bailara, 11 - Gaintxurizketa
Tlf. 943624193 - Fax: 943621446
20100 Lezo (Gipuzkoa)

VENTAS HERGOVISA
699 838 069 GIPUZKOA
629 004 794 BIZKAIA
609 012 981 CANTABRIA

Bideko Bizkaia: hornitegi berria Larrabetzun

Bidekok etorkizunerako pauso berriak eman nahi ditu eta horregatik hornitegi berri bat irekiko da Larrabetzun (Bizkaia). Datorren hilabeteetan lanei hasiera emango zaie eta urte bukaera baino lehen hornitgi berriari ongi etorria ematea espero dugu. Langraitz, Galar eta Oiartzunen bezala, Larrabetzun ere Hiruk bulegoa izango du, afiliatuek hara joateko aukera izango dutelarik ohikoak diren zerbitzuak erabili ahal izateko.

Bidekok Bizkaian egingo duena apustu garrantzitsua izango da, izan ere kooperatibaren nahia, hasiera hasieratik, garraiolariei erregairik onena preziorik onenean ematea izan baita beti eta erabaki honen bitartez, zerbitzu hori era zabalagoan ematea izango da.

Denbora luzean egindako negoziaketen ondorioa izan da Larrabetzukoa. Orain, beste lan bat hasten da: obrak ahalik eta azkarren eta ondoen egin garraiolariei zerbitzua ahalik eta azkarren ematen hasteko.

Lehen adierazitako moduan, Hiruren afiliatuek elkartze lekua izango dute Bizkaian berriz ere, sindikatuak ematen dituen ohiko zerbitzuak bertan jasotzeko aukera izango dutelarik. Ongi etorria izan dadila Bideko berria!

La nueva gasolinera de Bideko se situará en Larrabetzu. Como en las demás gasolineras,habrá una oficina de Hiru al servicio de los afiliados

El reto de hacerlo cada día mejor

Queremos agradecer la confianza de todas las personas que han contribuido al importante crecimiento de Caja Rural de Navarra en los últimos años.

Y trabajamos para seguir respondiendo a esta confianza, persiguiendo día a día nuestra meta: hacerlo cada día mejor.

Egunero hobekiago egitearen erronka

www.ruralvia.com

NAFARROAKO RURAL KUTXA
CAJA RURAL DE NAVARRA

Deskargako bidesaria: Gipuzkoako aldundiaren txin txin hotsa

Gipuzkoako Aldundiak argitaratu du jada aurreproiektua: 2021eko abendua baino lehen Deskargako bidesaria martxan jarriko dute. Beste behin ere argi geratu da Gipuzkoako Foru Aldundiak ekonomikoki hondoratu nahi duela euskal garraio-sektorea. Ez dugu beste arrazoirik aurkitzen errepideen finantziazioari buruz hartzen dituen erabakien inguruan. Garraiolariak errepideetan ibili behar dugu, ez dugu beste aukerarik, gure lantokia dira. Eta zerbitzu publikoa garelako zirkulatzen dugu, gizarteak behar duena behar duen tokira eramateko.

Aspaldi salatu genuen garraiolariek ezin dugula azpiegituren ordainketaz arduratu. Errepide publikoen eraikuntzaren eta mantentze-lanen finantzaketa publikoa izan behar dela berresten dugu. Beraz, zergen bidez finantzatu behar dira eta ez sektore bakar batek birrordaindu.

Ezbairik gabe, Gipuzkoako Foru Aldundiari etorkizun ilunari aurre egin nahi dion sektore estrategikoa kaltetzen uzteko eskatu nahi genioke, zailtasunak bestetik ez baitizkigu bidean jartzen. Hori da errealitatea: bidesarien atzean txin txin hotsa besterik ez dute entzuten, ez garraioari egiten dioten kaltea ordea.

Aurreproiektuan ibilgailuen sailkapena eta kanonak ere argitaratu dituzte, baita ordainketa tarteak ere. Alde batetik, ibilgailu arinek ordainduko dute: 3,5

Errepideak zergen bidez finantzatu behar dira eta ez sektore bakar batek ordaindu

tonako edo gutxiagoko gehieneko masa baimendua (GMB) duten ibilgailu motordunak. Bigarren taldea, 3,5 tona baino gehiago eta 12 tona baino gutxiagoko GMB duten ibilgailu astunek osatzen dute eta azkena, 12 tona edo gehiagoko GMB duten ibilgailu astunek.

Ordainketa tarteak eta zenbatekoak ondorengoak izango dira:

Ibilbidea	Kilometroak	Arinak	Ibilgailu astunak 1 (3,5 T < 12 T)	Ibilgailu astunak 2 (12 T <)
Beasain - Ormaiztegi	2,8	0,38	0,61	0,78
Ormaiztegi - Zumarraga	5,4	0,74	1,18	1,50
Legazpi/Urretxu - Bergara	7,3	1,41	2,32	2,87
Legazpi/Urretxu - Antzuola	2,5	0,48	0,79	0,98

La manipulación de los datos es delito

Eli Salvatierra

El Tribunal Supremo ha acabado con las sentencias contradictorias en torno a si la manipulación del tacografo es o no un delito. Y entiende que sí, que es un delito de falsedad en documento oficial en categoría de simulación el hecho de falsear los tacógrafos para falsear los registros de tiempos de conducción y descanso y así eludir controles policiales o administrativos.

El fundamento para que el Tribunal Supremo estime que la manipulación es un delito es que considera que los registros del tacógrafo son documentos públicos y no tienen más finalidad que el control administrativo y policial. Zanja así el debate sobre si los registros del aparato son documentos públicos o privados, fundamento éste que amparaba que el hecho no fuera considerado como delito.

La pena a la que se enfrenta una persona por estos hechos es de seis meses a tres años de prisión y multa de seis a doce meses.

El caso concreto que ha resuelto el Tribunal consistió en el supuesto de un conductor que colocaba un imán en el aparato para simular que el camión estaba en pausa cuando en realidad estaba en marcha. Un Juzagdo de Girona le condenó, pero la Audiencia le absolvió, y finalmente el Tribunal Supremo le impuso al acusado la pena de seis meses de prisión y la multa de 1080 euros. La sentencia lo dejaba bastante claro: "Cuando la manipulación no tiene más finalidad que se registren datos incorrectos para sortear los controles administrativos, que será el supuesto más frecuente en la práctica, la naturaleza oficial del documento resulta indiscutible", es decir, el documento está falsificado porque su naturaleza ha sido modificada.

El Tribunal Supremo acaba con las sentencias contradictorias en cuanto a la manipulación del tacógrafo: el fundamento para que sea delito es que los registros son documentos públicos que no tienen más finalidad que el control administrativo y policial de los tiempos de conducción y descanso

Fitxa laburra

- **Izen abizenak:** Marta Pérez Álvarez
- **Erakundea:** Babesa
- **Non eta noiz:** Langraitz, 2020ko urtarrila
- **Elkarrizketaren gaia:** Babesako kidea izatearen garrantzia

"No hay truco. Babesa es el único seguro que devulve dinero"

En la revista anunciamos que Babesa es el único seguro que devuelve dinero. ¿Cómo puede ser?

Y es cierto. Babesa es una herramienta de ahorro y por eso devuelve dinero. Es una EPSV y la ventaja principal es que tienes el vehículo asegurado a todo riesgo. No es para tener una visión de corto plazo sino una visión de medio-largo plazo. Al final, puedes recuperar las primas que vas pagando siempre y cuando se cumplan los requisitos que están recogidos en los estatutos (al ser una EPSV tiene que cumplir una determinada legislación).

¿Por qué es importante ser socio de Babesa?

Hay que destacar que es una herramienta que se ha creado dentro de Hiru, por lo que está pensado por transportistas para transportistas, y esto es muy importante. Igual que es importante, incluso imprescindible, que se beneficien de las herramientas que ellos mismos han creado. Está pensado para todas las contingencias que tienen en la actividad. Es un seguro a todo riesgo, principalmente, pero luego también se han creado otras herramientas añadidas, como por ejemplo la asistencia ilimitada, que está cubierta por una parte por el seguro obligatorio, pero Babesa les posibilita la asistencia ilimitada. Además también puedes pedir un anticipo si tienes algún percance con un terceros y la indemnización tarda. Babesa te posibilita eso que está claro que ningún seguro da: nadie te va a anticipar dinero para una reparación. Creo que es importante que los afiliados sean socios de Babesa porque ya no sólo es el daños propios de cualquier seguro a todo riesgo, sino que te da ventajas para tu actividad está claro que a ningún transportista le gusta estar parado en casa o sin dinero para poder reparar el vehículo, esperando a que te indemnice una compañía de terceros. En estos casos además, si son extranjeros los plazos de indemnización se dilatan o por ejemplo en los casos de seguros de responsabilidad civil, como uno que tuvimos hace poco en el que una farola de una autopista cayó encima de un camión. En estos casos tiene que hacerse cargo el seguro de responsabilidad civil de la autopista y la gestión de esos partes también se alarga en el tiempo. Babesa pudo hacerle un anticipo para la reparación, sin ningún tipo de coste añadido y no tuvo que esperar a cobrar para poder hacerlo, por lo que ganó

tiempo y pudo seguir trabajando.

Eliminar los tiempos de espera es una gran ventaja. ¿Qué más destacarías?

En los seguros "normales" cuando el vehículo llega a unos años a veces ya no es rentable tener un seguro a todo riesgo, ya que, en el caso de que tengas un siniestro, dependiendo del valor de la reparación y del valor que ellos le den al vehículo, no tienes nada. En cambio en Babesa, a partir del séptimo año del vehículo se paraliza la depreciación del mismo. Por lo que puede que, por ejemplo, el vehículo tenga 10 años, tu estés pagando una cantidad por un seguro a todo riesgo pero tu vehículo no pierde valor, por lo que recibirás una indemnización como si tuviera siete años, y además, a la larga, podrás recuperar parte de lo que estás pagando en primas, por lo que en el fondo estás ahorrando.

Entonces, Babesa interesa a los transportistas que tienen vehículos nuevos como a los que ya tienen unos años...

Sí, porque además las primas van bajando dependiendo del valor actualizado del vehículo. Ese valor se calcula a través de la factura de compra y una serie de baremos.

¿Es complicado hacerse socio de Babesa?

¡No es nada complicado! Simplemente hay que ser afiliado de Hiru, traer la documentación del vehículo y a partir de ahí empezamos el proceso. Es cierto que hay que hacer una aportación de 900 euros, pero para eso también damos facilidades: Babesa lo financia hasta a 18 meses, lo que suponen 50 euros al mes. Sin bancos ni intermediarios, la financiación la hace Babesa directamente.

¿Alguna otra ventaja, además de lo económico?

Los socios de Babesa tienen que instalarse un dispositivo antirrobo para mejorar la seguridad. Hay que tener en cuenta que aunque en muchas pólizas vemos que el robo está cubierto, lo cierto es que, en la letra pequeña vemos a menudo que sólo se cubre en determinados casos (en recintos cerrados, iluminados, etc.). Babesa cubre el robo en todos los casos. Gracias al sistema antirrobo que se instala, se puede localizar el vehículo en todo momento, incluso una vez parado el motor, se puede evitar que vuelva a arrancar. De esta forma, se cubre el robo en cualquier caso. Tal vez estás comiendo en algún lado y no tienes porqué estar mirando todo el rato a ver si el camión está o no está. Te da tranquilidad.

¿Dónde está el truco de tanta ventaja?

No hay truco... Estamos acostumbrados a creer que siempre hay un trasfondo, y en este caso no lo hay. Es una herramienta creada por transportistas para transportistas, tal vez el truco sea ese. Está claro que hay una manera determinada de hacer las cosas y que el trabajo de muchos años al final deriva en un servicio de calidad.

Un servicio de calidad que en enero va a liquidar a tres socios que dejan la actividad y entre los tres se llevarán casi 40.000 euros.

Así es. En enero tres socios dejan la actividad y recuperan parte de lo que han pagado en primas. Es lo que decía al principio, es un plan a medio-largo plazo. Al dejar la actividad estas personas se llevan dinero a casa, dinero que habían pagado para tener un seguro a todo riesgo. Por eso decimos que Babesa es el único seguro que devuelve dinero, porque vemos que es de verdad.

En los seguros "normales" cuando el vehículo llega a unos años a veces ya no es rentable tener un seguro a todo riesgo. En Babesa no pasa eso.

Animamos a todos los transportistas a hacerse socios de Babesa entonces.

Por supuesto. Animo a cualquier transportista a venir e informarse de lo que es Babesa, porque una vez lo conozca seguro que quiere participar. Todo son beneficios.

Rafael Rivas: "Babesa es un valor añadido para nuestro trabajo. Todos los afiliados de Hiru deberían ser socios"

Nos encontramos con Rafael Rivas, socio de Babesa desde su creación. Acepta responder un par de preguntas para Garraiolariok, ya que quiere compartir su experiencia en lo que el define como "un valor añadido para nuestro trabajo". Está contento, deja la actividad y Babesa le hace entrega de la parte de las primas que ha ido pagando durante todos estos años y que ahora recupera. Él lo tiene muy claro "todo afiliado a Hiru debería aprovechar la oportunidad de hacerse socio de Babesa. No hay que dejar escapar la oportunidad, es una herramienta que da mucha tranquilidad y así te puedes preocupar de lo que toca en el momento: trabajar". Como hemos dicho, Rivas deja la actividad y Babesa le ha liquidado la parte que le corresponde. Ahora, tras recibir el cheque, comenta que "pertenecer a Babesa me da la oportunidad al final de mi vida laboral de poder recuperar parte de lo que he ido pagando a lo largo de estos años. Es una gran ayuda para la jubilación". Rivas no ha tenido ningún siniestro importante a lo largo de estos años, lo que califica de "fortuna". "Babesa es un seguro que, valga la redundancia, te da seguridad en tu día a día. Vas más confiado, ya que sabes que si hay un percance estás cubierto. Y si además tienes la fortuna de no tener ningún percance importante, pues te pasa como a mí, que te llevas dinero, porque al fin y al cabo, además de los años de tranquilidad, lo que al final te llevas es dinero".

Nafarroa no prohibirá camiones en la N-121-A, por ahora

El último accidente mortal sucedido en la N-121-A ha traído a la actualidad la discusión sobre el tránsito de camiones en esta carretera. Hace años que el estado de la misma y la gran siniestralidad de la vía están en boca de todos. ¿Quién en el ojo del huracán? Los camiones.

Es innegable que el tránsito de camiones por la N-121-A es abundante. Cientos son los vehículos pesados que optan por esta vía. Pero, ¿son los camiones los responsables de la siniestralidad?

Los alcaldes de la zona lo tienen claro: si hubiera menos vehículos pesados, habría menos accidentes. Por eso, piden que se prohíba el tránsito de camiones que no tengan origen o destino en la zona. O limitaciones por matrícula como las que hubo mientras duraron las últimas obras de adecuación de los túneles de Belate y Almandoz.

¿Cuáles serían las alternativas? El uso de la A-15. Bien es cierto que los consumos no serían los mismos, ni los tiempos, y también hay que tener en cuenta el peaje de la N-1. Cada transportista saca sus números y contempla circunstancias.

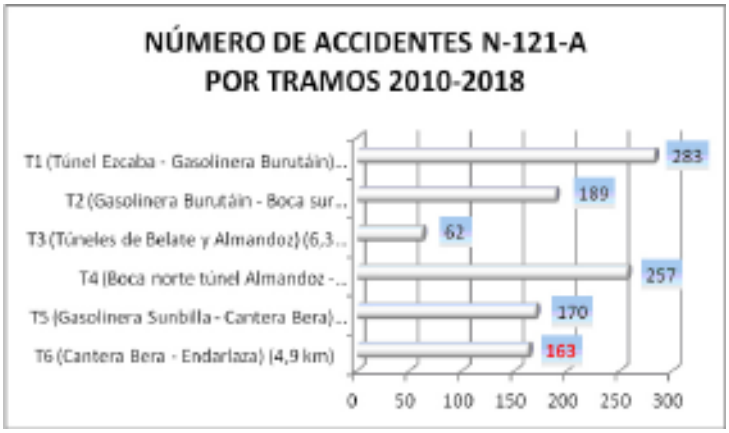
Pero, ¿son realmente los camiones los culpables de la gran siniestralidad de la N-121-a? Los datos de la Policía Foral lo niegan. Según datos publicados por el Gobierno de Nafarroa, la mayoría de los accidentes mortales suceden por choques entre un vehículo en movimiento y otro parado o colisiones frontales entre dos vehículos en movimiento, habitualmente por adelantamientos indebidos, salidas de vía o invasiones del carril contrario. De hecho, en los últimos cuatro años ha habido doce accidentes mortales y sólo en uno de ellos tuvo responsabilidad un camión.

Como hemos dicho previamente, en las últimas semanas se ha puesto el foco en los camiones, dando a entender que gran parte de la culpa de la siniestralidad de la vía es suya. Pero, está claro que no es así. Puede que haya que poner el foco en la poca inversión que el Gobierno de Nafarroa ha hecho en los últimos años en esta carretera. ¿Qué sucede ahora? Que se juntan la inversión que hay que hacer para adecuar los túneles a la normativa europea con el estado de la vía y la alta siniestralidad.

Está claro que lo que queremos en Hiru son carreteras seguras. Pero no sólo por nosotros, sino también por aquellos con los que compartimos carretera.

Está claro que en Hiru lo que queremos son carreteras seguras. Pero no sólo por nosotros, sino también por aquellos con los que compartimos carretera. Siempre decimos que la carretera es nuestro lugar de trabajo, y es una realidad. Por eso es tan importante que el entorno sea seguro, porque cada día nos jugamos la vida en el asfalto. Es imprescindible que todos los conductores seamos responsables de nuestros actos.

Dilucidar una solución es muy complicado, pero lo que está claro es que el Gobierno de Nafarroa tiene que ir más allá de los parches temporales como podría ser la discriminación por matrícula y tomarse en serio la mejora de la vía, bien sea con medidas como las que se han puesto en marcha con la prohibición de adelantamiento en determinados tramos o con inversiones más abundantes que convirtieran la 121-A en una autovía. Mientras tanto, todo conductor tendría que ser consciente de las características de la vía y del numeroso tráfico que por ella circula y respetar estas características para no seguir aumentando la siniestralidad. Está claro que no se pude prohibir el paso de camiones, porque al final los camiones son un servicio público que lleva aquello que la ciudadanía demanda a donde lo necesita.



Fuente: Policía Foral de Navarra

El lío de las bonificaciones de la AP-68

Meses y meses sin saber qué iba a suceder con el desvío hacia la autopista. Después de la sentencia que estimaba que era ilegal el desvío que el gobierno de La Rioja establecía desde la N-232 a la AP-68, porque no quedaba acreditado la congestión de tráfico, la contaminación acústica y la siniestralidad, razones empleadas para dicho desvío, la decisión sigue vigente.

Dos sentencias. La primera, anulaba la bonificación que el gobierno de La Rioja daba a los camiones por circular por la autopista. La segunda, también del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que manifiesta que las restricciones de circulación de camiones pueden darse en "actuaciones puntuales y concretas que restringen el acceso en fechas vacacionales, fines de semana, etc." y siempre tendrán que acreditarse con estudios pertinentes que las justifiquen. Cosa que según el TSJM no sucedía en este caso.

Según las dos sentencias, los camiones deberían poder circular por la carretera nacional. Pero no será así. Según se publicaba en el Boletín Oficial del Estado a mediados de enero, la DGT ha incluido en las restricciones a la circulación para camiones en 2020 el desvío obligatorio a la autopista, y, por consiguiente, también se siguen manteniendo las bonificaciones por el uso de la misma (75% para recorridos internos entre la salida 8 (Zambrana) y la 18 (Tudela) en dirección Bilbo-Zaragoza o entre la salida 17 (Iruña) y la salida 8 (Zambrana) en la dirección inversa. El resto de recorridos tienen un descuento que pude alcanzar el 71,25%).

Recordamos que la prohibición de circular por la nacional está vigente desde 2017. Ahora, en el decreto publicado por la DGT se subraya lo siguiente: "Cuando los órganos competentes en materia de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico dispongan, respecto de los vehículos pesados, el cierre o la restricción del acceso a la circulación de carreteras o tramos por razones de seguridad, fluidez del tráfico o por motivos medioambientales; podrá exigirse a dichos vehículos que, para seguir el mismo itinerario, se desvíen por la totalidad o parte de una autopista cuya utilización conlleve el pago de peajes. El peaje aplicable a estos vehículos podrá bonificarse, en su caso, en la cuantía que se determine en el expediente por el que se modifiquen las condiciones de explotación de la autopista. Mediante convenio entre las Administraciones interesadas podrá pactarse la contribución de cada una de ellas a dicha bonificación". En el nuevo decreto también se apela a la mejora de la seguridad vial y la reducción de la siniestralidad como razones para el desvío por la autopista y el gobierno de La Rioja advierte que en 2018 no hubo accidentes en los que se vieron involucrados vehículos pesados (cosa evidente porque tenían prohibida la circulación).

Es difícil predecir qué sucederá con los desvíos en esta vía, ya que por el momento, el convenio estará vigente hasta octubre de 2021, pero según dice el Real Decreto "la finalización de las obras y puesta en servicio de tramos parciales del desdoblamiento de la N-232 o de la N-124, dará lugar a que quede sin efecto la aplicación del descuento en los peajes de tramos de autopista que sean funcionalmente alternativos a los mismos previa modificación del ámbito de aplicación de la Resolución de la Dirección General de Tráfico por la que se apruebe la prohibición de circulación de vehículos pesados", es decir, parece complicado que los desvíos queden sin efecto, pero no sabemos qué sucederá con las bonificaciones, ni si las denuncias interpuestas contra estas medidas tendrán más recorrido judicial.

Según las restricciones de circulación para camiones de la DGT, el desvío y las bonificaciones se mantienen en 2020, a pesar de las sentencias del TSJM.

AP-1 eta N-1 errepideetako murrizketen inguruko eztabaida

Polemika zerbitzatuta dago. DGTk murrizketak ezarri nahi dizkie kamioiei AP-1 eta N-I errepideetan udako igande eta jaiegun guztietan, “mugikortasunaren eta bide-segurtasunaren onagatik”.

DGTren asmoa kamioiak AP-1 eta N-I errepideetan ibiltzea debekatzea da, igandeetan (16:00etatik 21:00etara), ekainaren 7tik irailaren 13ra bitartean; beraz, 7,5 tonatik gorako ibilgailuak ezingo dira Burgosetik aurrera igaro.

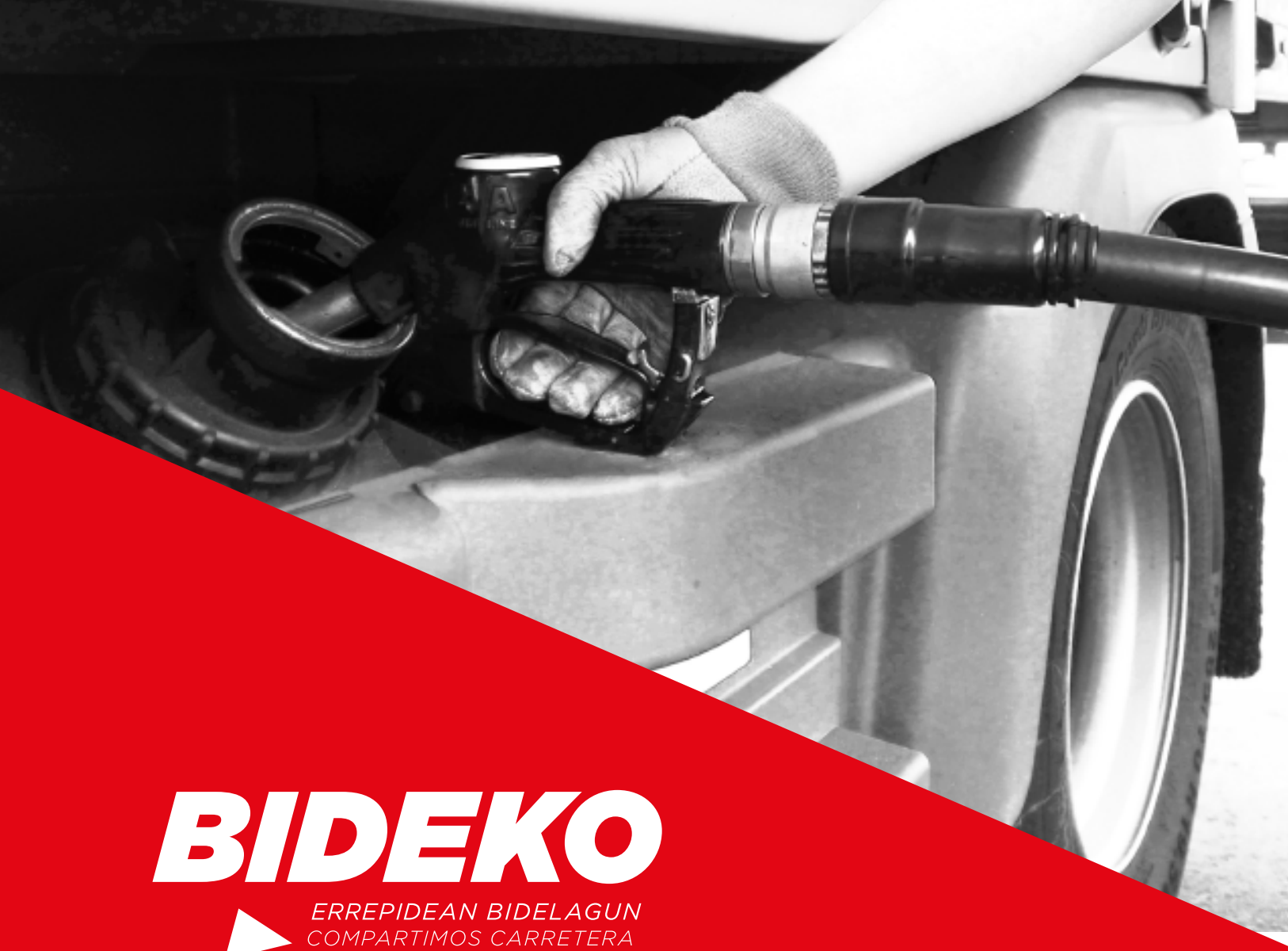
DGTren asmoa kamioiak AP-1 eta N-I errepideetan ibiltzea debekatzea da, igandeetan 16:00etatik 21:00etara, ekainaren 7tik irailaren 13ra bitartean

KAR eta txartelaren bisa

2020. urtea bisa egiteko urtea da. Bi urtetik behin egin ohi den moduan, nortasun agiriko azken zenbakiaren arabera egingo da berritzea. Otsailean, adibidez, 2 zenbakidunak berritu behar dute. Sindikatuaren bitartez berritu nahi izanez gero, edozein bulegotara deitu eta egin beharrekoa adieraziko dizuegu.

Bestalde, urte hasiera guztietan bezala, gasolio profesionalaren itzulketarako 2019 urteko kilometroak aurkeztu behar dira. Sindikatuan kontabilitate zerbitzua duzuen gipuzkoarrei eskutitz bat bidali dizuegu aurkezpena egin ahal izateko inprimakiarekin. Era honetara, martxoaren 31 baino lehen adierazi behar dira kilometroak. Bizkaia, Araba eta Nafarroan sistema desberdina da eta kilometroak telematikoki adierazten dira.

Aurten 4,9 zentimo/litroko itzuliko direla gogora ekarri nahi genuke eta, hortaz, itzuleraren zenbatekoak nabarmen gora egingo dutela adierazi (lehen urtean 50 euro ziren gehienez kamioiko). Itzulketa jaso ahal izateko ezinbestekoa da gasolio profesionalaren erroldan alta emanda egotea.



BIDEKO

ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA

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

Orain arte, Langraitz (Araba), Galar (Nafarroa) eta Oiartzunen (Gipuzkoa), hornitu zitezkeen garraiolariak, baina hilabete batzuen buruan, Larrabetzun (Bizkaia) ere aukera izango dute!

KALITATEZKO ERREGAIA

Se vende

Camión IVECO Stralis con cesión de tarjeta de transporte y trabajo
Tel. 615 707 330

Cabeza tractora + basculante con cesión de tarjeta
Se ofrece conjunto en muy buen estado con cesión de tarjeta MDPE, en Gipuzkoa y con trabajo en cercanías (País Vasco).
Sólo interesados, pido discreción.
681 067 880 o
ceseoficio@gmail.com

Tractora SCANIA 500 (12 años) con cesión de tarjeta
Por cese de actividad
Tel. 629 493 833

Camión para desguace con tarjeta
Tel. 647 316 563

Volvo FH500 con tarjeta MDP y posibilidad de trabajo
Tel. 629 525 132

Se vende acción en Transportes Bidasoa con ruta a Barcelona. Urge venta.
Tel. 618 960 477

DAF 460 automático matriculado en 2014
Tel. 630 880 284

Por jubilación Volvo 500 (año 2011) y semirremolque basculante con cesión de tarjeta
Tel. 696 469 346

Ikastaroak

GGA / CAP (35 ordu)
Hiru Lasarte-Oria (Gipuzkoa)

Otsailak 29 eta martxoak 1, 7, 8 eta 14
29 de febrero y 1, 7, 8 y 14 de marzo

ADR berritzea / renovación
Hiru Lasarte-Oria (Gipuzkoa)

Otsailak 15, 16 eta 17
15, 16 y 17 de febrero

Lanbide gaitasuna (titulua) / Competencia profesional (título)
Lasarte-Oria (Gipuzkoa)

Otsailaren 8tik aurrera, astean behin
Una vez a la semana a partir del 8 de febrero

7 diferencias desberdintasunak

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

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

105. aleko emaitzak

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

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

Sudoku

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

	4	8			3			
	6		7		9			
		3		2				6
	7	4		3	5			2
					4	8		
								5
	5							
	8			7				3
		2	4	8			6	

HIRU
ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA

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 korronte zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

Sindikatuko zerbitzuak / *Servicios del sindicato*

BIDEKO
ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA

BABESA
ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA

HIRU
ASEGURUAK
SEGUROS

HIRU
AHOLKULARITZA
ASESORÍA

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

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 konfidentzialtasuna 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 igorriz 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 inlcuidos en un fichero responsabilidad de esta entidad con la única finalidad de prestarle servicios de asesoría de transporte. Ud. en cualquier momento podrá ejercitar 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.

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.