

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

106. ZK

2020/05



Servicio público,
esencial y solidario



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

La crisis del Covid-19 llegó de manera abrupta a nuestras vidas. El impacto en el transporte de mercancías por carretera ha sido indudable. A pesar de ser uno de los sectores considerados como esenciales, los derechos laborales de los transportistas no se han respetado, una vez más. Y decimos una vez más porque el sector está tocado desde hace muchos años, ha pasado muchas crisis y la situación no tiene ninguna pinta de mejorar. La Administración ha querido transporte, ha exigido transporte, pero se le ha olvidado pensar en aquellos que lo posibilitan: los transportistas. Sin acceso a servicios básicos, con pocas medidas de seguridad, más de uno se ha jugado su salud y la de los suyos para hacer eso a lo que en muchas ocasiones se le quita valor: ser un servicio público.

No podemos permitir que la red de transporte de Euskal Herria se difumine en un futuro incierto. Es el momento de levantarse y luchar por unas condiciones laborales dignas.

Sabemos lo que ha pasado y está pasando, pero es difícil saber qué pasará, más en una sociedad en la que la memoria es de bastante corto alcance. No podemos olvidar que esta dedicación se merece un respeto, un respeto hacia los transportistas, que en muchas ocasiones ven su profesión ninguneada.

El transporte se ha convertido en un pastel en el que comisionistas y agencias se llevan gran parte de los beneficios arriesgando poco o nada. El acceso al sector cada vez es más complicado, lo que obliga a más de uno a entrar por puertas traseras. Además, la precariedad en la que está sumido el transporte hace que el oficio sea cada vez menos atractivo para los jóvenes, lo que, a su vez, implica un envejecimiento del sector. Todos estos factores hacen que el futuro del transportista autónomo sea bastante oscuro. Las administraciones han decidido apostar por las grandes logísticas en lugar de por el pequeño transportista, que durante años se ha centrado en dar servicio específico y directo a la gran red industrial de Euskal Herria.

Pero ha llegado el momento de acabar con esta dinámica. No podemos permitir que la red de transporte de Euskal Herria se difumine en un futuro incierto. Es el momento de levantarse y luchar por unas condiciones laborales dignas; el momento de acabar con la precariedad que nos envuelve y atrapa. Porque en los momentos difíciles los transportistas hemos estado ahí, llevando lo que hacía falta a donde la gente lo necesitaba. Ahora es nuestro turno, ahora es el momento del transportista. Es tiempo de salvar el transporte, porque esta crisis nos tiene que servir para dar un golpe encima de la mesa y dejar de aceptar esta situación como una normalidad que nos ahoga día a día.

▶ ABOKATUAREN TXOKOA



Eli Salvatierra

La situación en la que estamos inmersos por causa del Covid 19 es de total incertidumbre, pero ya se nos han trasladado casos en los que las empresas cargadoras están aprovechando la coyuntura para limitar o imponer condiciones abusivas a los derechos de los transportistas. Desde documentos en los que obligaban al transportista a asegurar que no tenía ningún síntoma y de lo contrario, hacerse cargo de las consecuencias que este hecho podría acarrear hasta advertencias de posibles impagos para los próximos meses. Un trato raro a priori para trabajadores de un servicio que es esencial, pero que, lamentablemente, se producen cada vez más en estos días en los que nadie está seguro de lo que pasa ni de lo que va a pasar.

Dentro de los excesos de los que han sido víctima nuestros afiliados, podemos hablar, por ejemplo, de los plazos de pago de las facturas. Recordamos que los cargadores deben cumplir los plazos de pago estipulados por ley, ya que estos deben ser los mismos que venían siendo hasta la fecha (como norma general 60 días desde la prestación del servicio) sin que la cargadora de *motu proprio* pueda cambiar las condiciones, es decir, sin que pueda alargar el plazo de pago de repente, y mucho menos después de haber realizado el transportista los servicios para los que había sido contratado.

Ante este tipo de situaciones en las que la cargadora decida no abonar las facturas en plazo, el transportista tiene a su disposición

Plazos de pago

los medios para reclamar el pago, como son las Juntas Arbitrales de Transporte o los Juzgados. La opción entre una u otra vía dependerá del caso concreto, por lo que, como en otras ocasiones, recomendamos consultar el caso concreto en el Sindicato.

Los cargadores deben cumplir los plazos de pago estipulados por ley, no pueden cambiar las condiciones de repente y mucho menos después de que el transportista ya haya realizado los servicios para los que había sido contratado.



Jaione Ugalde Jauregi

Azken hilabeteak gogorak izaten ari dira guztiontzat. Egun batetik bestera gure bizitza hankaz gora jarri du ikusi ezin dugun birus batek. Eguneroko bizitzan mugikortasun debekuak, lana ohiko moduan egiteko zailtasun anitz eta, modu batean edo bestean, ez dakigun zera horrek gaixotuko gaituenaren beldurra. Zerbait irakatsiko digu honek guztiak? Batzuk nahiago lukete hiruhileko hau desagertarazi eta "lehenagoko" bizitzara itzuli. Agian hori litzateke egokiena, nork daki. Baina egon bagaude gauzak bi alditan pentsatu eta aldaketak egin behar direla uste dugunak ere. Kapitalak erabateko protagonismoa hartu du gure bizitzan eta ahaztu egin zaigu bizitza dela erdigunean jarri behar duguna.

Urtarrilean greba orokorra deitu zuen Euskal Herriko Karta Sozialak eta gizartearen eraldaketarako pausoak ematen jarraitzen du, inoiz baino gehiago, beste gizarte egitura bat posible baita, beste gizarte egitura bat behar baita. Bide hori ereiten hasteko, eraldaketa sozialerako hamar baldintza proposatzen dira Euskal Herriko Karta Sozialetik, ondorengo

Bizitza erdigunean

erreflexioa ardatz hartuta: "Koronabirusak ez du krisia sortu, krisia lehenagotik zetorren, alarma egoeran hartu diren neurriek are eta ikusgarriago egin dute gehiengoaren kontra eta gutxiengo baten aldeko logikan oinarritzen den sistema honek ez duela funtzionatzen. Sistema kapitalista da bizitza eta kapitalaren arteko krisia areagotzen duena. Beraz, garaia da momentuko egoerari aurre egiteko neurriez gain, zaintzak eta bizitzak erdigunean jarriko dituen sistema berri bat eraikitzeko".

Nola egingo diogu aurre egoerari? Zein dira Karta Sozialetik proposatzen diren neurriak?

1. Zerbitzu publikoak garatu, osasun sistema publikoa indartu.
2. Egoera prekarioenetan dauden kolektiboak babesteko neurri eraginkorrak.
3. Oinarrizko eskubideak bermatzeko neurri zehatzak.
4. Zaintza lanak aitortu eta bermatu.
5. Indarkeria matxistari aurre egiteko premiazko neurriak.
6. Lanpostuen defentsa.
7. Informazio eskubidea bermatu.

8. Krisiaren eragina ez dezagun langileok ordaindu.

9. Lurraldetutako ekonomia sareak babesteko neurriak.

10. Burujabetza bizitza sustengatzeko: eskubide eta askatasunaren alde, autoritarismoaren aurka, eredu berria martxan jartzeko.

Bizitzak erdigunean egon behar duelako, hor gida, elkarrekin bidea jarraitzea besterik ez zaigu geratzen!



Aurkibidea



ZER BERRI?



08 Transporte: servicio público esencial y solidario

10 28 de abril: día para defender la vida y la salud en el trabajo



ERREPORTAIA



12 El transportista en la crisis del Covid: en primera línea



GARRAIOLARI



26 Nuevo calendario fiscal

Prestación extraordinaria para autónomos

27 Hiruk Eusko Jaurlaritzak autonomoentzat eskaintzen dituen laguntzak ez direla nahikoak salatu du

▶ AZALEAN

Servicio público, esencial y solidario



ERREPIDEAZ



28 Criterios para los controles de carretera

29 Estatu frantziarra: murrizketak orain bai, orain ez

32 DENBORA-PASAK

03 EDITORIALA



AZOKA



31 Se vende

34 AFILIA ZAITEZ

04 ABOKATUAREN TXOKOA

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 aldiak 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).

► ZER BERRI?

Transporte: servicio público esencial y solidario

Jaione Ugalde
Naiz:
23 de abril de 2020

Los que nos dedicamos al oficio hemos visto con claridad cómo en los últimos años nuestras condiciones laborales han sido continuamente pisoteadas. Puede que podamos fechar el inicio de la debacle en 2008, pero no somos tan capaces de ponerle una fecha final. Ahora, con la crisis del Covid-19 aún se alejan más esas condiciones que un día hacían de éste un sector digno.

La administración ha considerado el transporte como una de las actividades esenciales que había que mantener. Los transportistas sabemos que somos un servicio público, pero no sólo eso, durante esta crisis hemos vuelto a dejar claro que además de esenciales, también somos solidarios. Hemos trabajado en condiciones en muchos casos infrahumanas, sin servicios básicos, pero no se nos ha olvidado nuestro trabajo: somos un servicio público que lleva a la sociedad lo que necesita a donde lo necesita cuando lo necesita. No lo han recordado tan claramente las administraciones que han exigido

transporte, pero, una vez más, se han olvidado del transportista.

Han modificado a su antojo e interés las horas de conducción y descanso, han cerrado los centros de inspección técnica, alargado plazos de permisos y CAP, pero no se han preocupado tanto de ofrecernos los servicios básicos de aseo y alimentación que en ruta son indispensables para nosotros. Aún así, hemos seguido trabajando, hemos seguido ofreciendo a la sociedad lo que necesitaba.

Las administraciones han copado de eslóganes publicitarios los medios de comunicación

ofreciendo ayudas a autónomos que en realidad son absolutamente insuficientes. Un lavado de cara que a nosotros no nos sirve para nada. ¿Cuándo llegarán medidas de verdad para los que las necesitamos?

Hemos trabajado como servicio público esencial, como trabajadores solidarios que tienen claro que la sociedad necesita sus servicios. Así lo hemos hecho pero no sabemos si lo vamos a poder seguir haciendo. Hasta el momento las condiciones y circunstancias eran complicadas, pero el futuro es más complicado aún. ¿Quién nos garantiza que tendremos unas condiciones en las

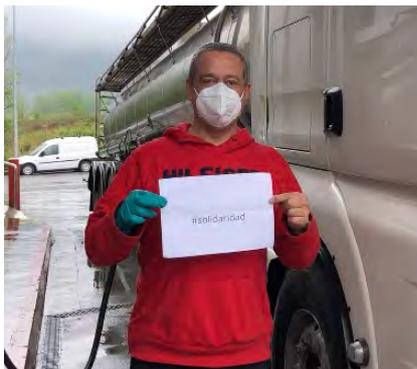
Los transportistas
sabemos que somos un
servicio público, pero no
sólo eso, durante esta
crisis hemos vuelto a
dejar claro que además de
esenciales, también somos
solidarios.

que poder trabajar con dignidad? ¿Quién nos garantiza que podremos cobrar el trabajo que estamos haciendo ahora? ¿Quién nos garantiza que el mercado no volverá a reventarse hasta que nos veamos casi obligados a trabajar por debajo de costes? Tanto el Gobierno Vasco como el Gobierno de Nafarroa tienen que garantizar los cobros, un precio digno para el transporte, unas condiciones laborales que no rocen la esclavitud. Esa es la exigencia de los transportistas de Euskal Herria: condiciones laborales dignas.

Pero nuestra petición no sólo se dirige a las administraciones. También queremos hacer un llamamiento a la sociedad. Agradecemos mucho el apoyo que hasta ahora estamos recibiendo. Lo vamos a seguir necesitando. Igual que otras muchas profesiones que han visto cómo sus condiciones laborales se hundían (sanitarios y sanitarias, trabajadores y trabajadoras de residencias, cuidadores y cuidadoras y un lamentablemente largo etcétera), los transportistas necesitamos que la sociedad nos reconozca y presione para que de verdad podamos trabajar en condiciones dignas; para que podamos dar un servicio público de calidad,

para que podamos ofrecer un transporte de calidad. Ahora más que nunca, salvemos el transporte, garraioa salbatu.

¿Quién nos garantiza que tendremos unas condiciones en las que poder trabajar con dignidad? ¿Quién nos garantiza que podremos cobrar todo el trabajo que estamos haciendo ahora? ¿Quién nos garantiza que el mercado no volverá a reventarse hasta que nos veamos casi obligados a trabajar por debajo de costes?



► ZER BERRI?

28 de abril: día para defender la vida y la salud en el trabajo

Los sindicatos ELA-LAB-ESK-STEILAS-EHNE-HIRU y CGT nos movilizamos en los centros de trabajo y hogares de Navarra, en una jornada condicionada por la crisis sanitaria ocasionada por el Covid-19 y la imposición del estado de alarma

El 28 de abril, Día Internacional de la Seguridad y Salud en el trabajo, es un día de reivindicación, movilización y recuerdo de las personas fallecidas a causa del trabajo. No obstante, en una jornada condicionada por la actual crisis sanitaria, este año debemos denunciar, en primer lugar, la situación de todas aquellas personas que trabajan en riesgo de contagio del Covid-19 sin las debidas medidas de seguridad, y exigir que el reconocimiento social en forma de aplausos se traduzca en una mejora de sus condiciones laborales.

En la coyuntura actual tampoco podemos obviar las reivindicaciones secundadas por miles de personas en la huelga general del 30 de enero, que persiguen el cambio de las políticas públicas para priorizar la vida y la salud frente al capital.

En ese sentido, la situación actual ha puesto en evidencia la precariedad a la que se someten las personas que trabajan en el sector sanitario y socio-sanitario, de la alimentación y la limpieza, todos ellos sectores feminizados y privatizados, que sufren una gran desprotección en forma de eventualidad contratación parcial y elevados índices de rotación, así como las personas que trabajan en el transporte y la distribución que, entre otras, también sufren esta precariedad y falta de reconocimiento.

Además, debemos denunciar la contradicción que supone el confinamiento de la población navarra con la obligación de desplazarse a trabajar en sectores no esenciales. Mostramos nuestro absoluto rechazo ante la connivencia entre la patronal y el Gobierno de Navarra, al mostrarse en contra de la paralización de actividades no esenciales y pedir flexibilidad para reanudar la actividad, incluso en contra de los criterios de expertos.

Es totalmente incompatible la presencia policial y militar establecida para el control

del confinamiento -por el que más de 3.000 personas han sido multadas- con los escasos medios e inspectores, por lo que a día de hoy ninguna empresa ha sido sancionada en Navarra por incumplir las medidas de seguridad frente al Covid-19. Es preciso equiparar inmediatamente los medios del ISPLN y la Inspección de Trabajo a la media de la Unión Europea, y que el Gobierno de Navarra ejerza, de una vez, como autoridad laboral y sanitaria.



Cara al futuro debemos sacar conclusiones de la anterior crisis económica que rescató bancos y aumentó desigualdades, y afrontar el conflicto entre el capital y la vida de forma colectiva e impulsando la movilización social, para exigir servicios públicos de calidad en la salud y en los cuidados, anteponer la seguridad y salud de la población trabajadora a todo lo demás, y romper con las ineficaces políticas del diálogo social.

Por ello, los sindicatos ELA-LAB-ESK-STEILAS-EHNE-HIRU y CGT nos hemos movilizado este 28 de abril en los centros de trabajo y hogares de Navarra, promoviendo y difundiendo protestas que respeten las medidas de seguridad en las empresas, y colocando crespones negros en casas y balcones.

En ese sentido, la situación actual ha puesto en evidencia la precariedad a la que se someten las personas que trabajan en el sector sanitario y socio-sanitario, de la alimentación y la limpieza, todos ellos sectores feminizados y privatizados, que sufren una gran desprotección en forma de eventualidad contratación parcial y elevados índices de rotación, así como las personas que trabajan en el transporte y la distribución que, entre otras, también sufren esta precariedad y falta de reconocimiento.



► ERREPORTAIA

El transportista en la crisis del Covid: en primera línea

Covidaren krisia delakoak gogor jo du gure bizitza. Baina ez hori bakarrik, lan egiteko moduak ere aldatu ditu, dudarik gabe, baita gabezia asko edo urteetan galtzen joan diren eskubide asko aineratu ere. Ohikoa da egunero osasungintzan lan egiten duten hoiel aldekoak entzutea, normala den moduan, izan ere osasun publikoak jasan dituen murrizketak bortitzak izan dira. Baina ez dira krisi honetan paper protagonista izan duten bakarrak. Zaintzaileak, garbitzaileak, merkatuetako saltzaileak, nekazari eta abeltzainak, denak egon dira lehen lerroan. Gurean ere horrela izan da, nola ez. Garraiolariak lehen lerroan egon gara, eogerari aurre egiten, gure osasuna jokoan jartzen, medio gutxirekin eta ia zerbitzurik gabe.

Beste behin ere administrazioek beste alde batera begiratu dute: garraioa nahi dute baina garraiolariataz ahazten dira. Ez dute lan osasunerako mediorik bermatzen eta galdutako lan eskubideak dakarzkigu orain gogora.

Omenaldi eta heroi kontuetatik haratago, Euskal Herriko garraiolariak nahi duguna lan baldintza duinak edukitzea da, orain arte, profesionaltasunez, seriotasunez eta zerbitzu publikoa garen heinean elkartasunez lan egin baitugu. Guztion ardura da eskatzen dugun hori denon artean exijitzea: lan baldintza duinak.





El transporte de mercancías por carretera ha tenido un papel destacado durante esta crisis, aunque muchas veces su labor haya quedado a la sombra. El abastecimiento de la sociedad ha sido un factor indiscutible y por eso el transporte ha sido considerado como actividad esencial, aunque es cierto que eso no se ha visto correspondido con el cuidado a los transportistas. Hemos denunciado en más ocasiones de las que nos hubiera gustado que los servicios básicos para

El transporte de mercancías por carretera ha tenido un papel destacado durante esta crisis, aunque muchas veces su labor ha quedado en la sombra.

los transportistas no se han respetado. Cuestiones esenciales como el acceso al aseo o a una comida caliente se han visto interrumpidas por el cierre de estaciones de servicio o por la negación de acceso en las diferentes empresas. Unas medidas han hecho que otras no se pudieran desarrollar con normalidad. Una vez más, la administración ha demandado transporte pero se ha olvidado de los transportistas.

Se han anunciado ayudas para autónomos. Hemos podido constatar que esas ayudas son absolutamente insuficientes, ya que no han llegado a quienes las han podido necesitar. Han sido eslóganes publicitarios que han hecho los diferentes gobiernos para hacer creer a la sociedad que estaban preocupados, pero no es verdad.



La situación que llega con respecto a los próximos meses es difícil de concretar. Más de uno echa la vista atrás y piensa en la crisis que asoló no sólo al transporte, si no a la sociedad en su conjunto en 2008. Otros piensan que esto puede ser una oportunidad para levantarse y pegar, de una vez por todas, un golpe encima de la mesa y reivindicar esos derechos laborales que han ido borrando a lo largo de los años con la excusa de que la economía no iba bien y que era el momento de arrimar el hombro para mejorar la situación. Está claro que si algo ha dejado al descubierto esta llamada crisis del Covid es que los recortes lejos de favorecer han desmantelado muchísimos servicios sociales. También otros sectores de carácter público, como el transporte, que durante largo tiempo han estado luchando para asegurar un servicio pero han visto claramente mermadas sus condiciones laborales.

El transporte es un sector complejo, ya que hay miles de mercancías que se transportan todos los días por las carreteras. En los últimos dos meses las oportunidades de trabajar han sido bastante desiguales dependiendo del tipo de producto que se transportara, está claro. Hay transportistas a los que no les ha quedado otro remedio que quedarse en casa. Otros, han trabajado mucho más. En la era de las compras por internet muchos han sido los repartidores que no han dejado de trabajar, con poca o ninguna protección para, casa por casa, entregar mercancías.

Lo único que está claro es que los transportistas han estado en primera línea y pocos se han acordado de ellos en los aplausos de las 8. Todos los trabajadores que han estado a la altura, trabajando en primera línea, merecen un respeto, y está claro que los transportistas han estado en primera línea, jugándose su salud y la de los suyos, para que la sociedad tuviera lo que necesitara en el sitio que precisara. Y es esto último lo que, a veces, se nos olvida con demasiada frecuencia: el abastecimiento ha estado garantizado gracias a los transportistas.

Han sido miles las historias y vivencias que durante este tiempo hemos escuchado y en este número de Garraiolariok hemos querido llegar hasta diferentes perfiles de transportistas para que nos contaran cómo han vivido esta crisis. De las conversaciones mantenidas con todos ellos hemos obtenido reflexiones no sólo en torno a la situación que particularmente han vivido, sino también sobre la situación del transporte, sobre cómo ven la actualidad y qué futuro le pronostican al sector. Cada uno de ellos hace un transporte diferente y ha vivido la situación desde un óptica también diferente. Es difícil dibujar el sector, pero mediante los testimonios de estos transportistas queremos hacernos, un poco más, a lo que han visto y vivido desde sus cabinas.

El transporte es un sector complejo, ya que hay miles de mercancías que se transportan todos los días por las carreteras. En los últimos dos meses las oportunidades de trabajar han sido bastante desiguales dependiendo del tipo de producto que se transportara.

Fitxa laburra

- Izen abizenak: Sergio Gonzalez
- Non eta noiz: apirilaren 22an. Telefonoz, Bretainatik lanean zebilela
- Elkarrizketaren gaia: Koronabirusaren krisiak nola eragin dizu?



"Hasta el momento no me puedo quejar, transporte alimentación y he tenido trabajo"

¿Qué rutas sueles hacer?

País Vasco, La Rioja, Navarra y para Francia.

¿Has podido trabajar normal durante la crisis del Covid?

La verdad es que durante el

último mes he trabajado super bien. Suelo cargar mucho conservas y como la gente está un poco desquiciada comprando, lo cierto es que cargamos bastante. En cambio parece que la cosa se está parando ahora. Por ejemplo, el lunes descargué en Bretaña y hasta hoy (miércoles) no he vuelto a cargar. Pero soy consciente de que, vista la situación, no puedo quejarme porque he estado trabajando muy bien.

¿Ha sido más complicada esta época en cuanto a exigencias de papeleos, controles, etc.?

La verdad es que no, creo que nos dejan mucho margen. Por ejemplo, por la zona que estoy ahora, en Bretaña, hay bastante controles de transporte y la verdad es que nos dejan bastante manga ancha. En la frontera pasas directamente, tanto para arriba como para abajo, y a mí en carretera tampoco me han parado.

En las empresas donde cargas, ¿os han hecho algún tipo de control?

En Francia en algunos sitios te miden la temperatura. En otros sitios te obligan a entrar con mascarilla y con guantes. Es más jaleo para entrar a las oficinas, por ejemplo. En la empresa en la que he cargado hoy, por ejemplo, antes tocabas el interfono y te abrían la barrera y ya podías entrar; ahora no te dejan entrar. Tienes que llamar por teléfono a un sitio, darles el número de referencia que llevas y dejar tu teléfono y cuando tienen un hueco, te llaman y puedes ir a cargar o descargar.

Ahora ya no estamos todos juntos como antes dentro de las fábricas. En las oficinas lo mismo: entramos de uno en uno, guardando las distancias y todas las demás medidas. La verdad es que la historia es un poco jaleo.

¿Qué sensación tienen en carretera?

"Lo único bueno que ha traído (esta crisis) es que ha bajado muchísimo el gasoil, pero por lo demás, yo creo que este año va a ser muy difícil".

El tráfico ha disminuido bastante por lo que para conducir es mucho mejor que antes. Ahora te metes en una ciudad del tipo de Burdeos, por ejemplo, que antes entrabas a las 8 y tardabas hora y media en cruzarla y ahora la pasas en un momento. Sobre todo se nota en coches. El número de camiones también ha descendido, pero es destacable lo de los coches. Y luego también ha mejorado el aparcamiento. En muchos sitios en Francia a las 5 o las 6 ya no aparcas en ningún lado y ahora es bastante fácil aparcar.

En el último mes hemos visto una clara ausencia de servicios en ruta para los transportistas. ¿La has padecido tu también?

Sí que he oído que hay gente que donde van no les han dejado ni asearse ni nada. La verdad es que donde yo he ido no he tenido ningún problema, me han dejado ducharme como en cualquier otro momento. Para temas de comer, la verdad que aquí en Francia no como en ningún sitio. El otro día cargué en La Rioja y me dieron de comer, no es lo habitual, pero así fue. En realidad sí que me he encontrado unas cuantas gasolineras en las que puedes coger comida para llevar. Como te decía en Francia no sé como está la cosa, porque ya me he acostumbrado a traerme la comida de casa o la compro en cualquier supermercado.

¿Crees que esta crisis nos traerá algo positivo?

Lo único bueno que ha traído es que ha bajado muchísimo el gasoil, pero por lo demás, yo creo que este año va a ser muy difícil. Hasta que no empiece a funcionar todo, como, por ejemplo, las fábricas de coches, que están paradas y eso mueve muchísimo transporte. Como decía, hasta el momento no me puedo quejar porque por el tipo de producto que transporto (conservas y botes de conservas) no me ha faltado trabajo, pero me da la sensación de que este año será duro en general para el transporte, sobre todo para la gente que anda con automoción, ruedas y productos de ese tipo. En realidad lo notaremos todos, porque estamos metidos en la misma rueda. Y no va a cambiar de un día para otro, creo que costará tiempo ponerlo en marcha.

Fitxa laburra

- Izen abizenak: Miguel Anjel Urtuzaga
- Non eta noiz: apirilaren 22an. Telefonoz, etxean geldirik zegoela
- Elkarrizketaren gaia: Koronabirusaren krisiak nola eragin dizu?



"Ez dakit lanera noiz bueltatzeko aukera izango dudan"

Nola eragin dizu Covid 19aren krisiak?

Azken hilabeteetan geldirik nago. Nik hiru ardatzeko kamioi bat daukat eta normalean agentzia batentzat egiten dut lan. Altzariak garraiatu ohi ditut. Altzariak egiten dituzten tailerrak lanean ari dira, baina obra berria ez dena, hau da, biltegiak, dendak itxita daude. Orduan ez dago altzari hoiek nora eraman.

Zein da zure ohiko ibilbidea?

Estatu mailan ibili ohi naiz eta Belgikara ere bidaia batzuk egiten ditut, hiru astetik behin edo.

Zer moduz Belgikan?

Ez dakit noiz bueltatzeko aukera izango dudan. Han bezero batekin egiten dut lan, gehienbat, eta atzera bota ditu eskari asko (sukaldeko altzarienak, batik bat). Gainera, uste dut Belgika dela hildakoen portzentaia handiena duen herrialdea, eta han ere kezkatuta zebiltzan duela aste batzuk egin nuen bidaian. Ez gaizki hartzeko baina kabinatik ez ateratzeko eskatu zidaten, beraiek hustu zidaten kamioi osoa.

Estatu mailan ere ibiltzen zarela esan duzu.

Bai, Andaluziara joaten naiz besteak beste. Hara joateko eskariak badaude, baina biltegiak itxita eta dendak ere itxita, orduan nora eraman ezer? Hilabete daramat etxean

geldirik, aspertzen. Aspertzen eta poltsikoa hustutzen.

Aldaketarik emango dela uste duzu epe motzean?

Momentuz ez dakit ezer. Gobernu eta agintari desberdinek zein erabaki hartzen dituzten ikusi behar. Premiazkoak ez diren denda eta biltegiak itxita jarraitzen duten bitartean gu ere geldirik egongo gara. Obra batzuetara zerbait eramaten ari gara, baina oso gutxi.

Krisi honek ezer ona ekarriko al du?

Gauza on gutxi. Ez dakit bat-batean gauzak ahaztu egiten ditugun edo paso egiten dugun... Jendeak esaten du ez garela izango berdinak krisi hau eta gero... Nik uste berehala lagako dugula alde batera; normaltasuna noiz iritsiko den da ez dakiguna. San Ferminak, herrietako festak, bertan behera geratu dira. Agian jende bilguneak datorren urterarte ez dira emango...

ez dakigu noiz iritsiko den normaltasuna, baina denok lanean hasten bagara berriz, eta berriz ere poltsikoan diru pixka bat badugu, hileko soldatak irabazten ditugun unetik aurrera, berriz ere hau ahaztu egingo zaigula uste dut.

Luze jo dezake...

Hori entzuten ari gara orain, agian neguan ere berdin egongo garela. Inork ez daki zer gertatuko den. Gizartean gauzak azkar ahazten ditugu. Lehen istripu bat edo zerbait gertatzen bazen, hamabost egunerako kontua geneukan. Orain egun batetik bestera ahazten da.

"Ez dakit bat-batean gauzak ahaztu egiten ditugun edo paso egiten dugun... Jendeak esaten du ez garela izango berdinak krisi hau eta gero. Nik uste dut berehala lagako dugula alde batera, normaltasuna noiz iritsiko den da ez dakiguna".

Lanaren inguruan, egoera gaituzko dela uste duzu?

Poltsiko aldetik ikututa geratuko gara. Diotenaren arabera, erosketak etab. ere jendeak ez ditu berdin egingo. Nik lan egiten dudan eremuan, altzarigintzan, jada eginda dauden eskaerak mantendu egingo direla pentsatzen dut, baina ez dakit eskaera berrien martxa nolakoa izango den. Egoera honek zenbat iraungo duen jakin gabe, zaila da esatea. Soldaten egoera, ERTEak, gauza hauek guztiek asko eragingo dute. Baina aldi berean, normaltasunera momenturen batean ere itzuli beharko dugu.

Autonomoentzat bideratu dituzten laguntzak eskatzea pentsatu duzu?

Badakit badaudela, baina oraindik ez dut ezer eskatu. Lehengoan lagun batekin hitz egiten eta arrazoi guztiarekin zioen "hilabete t'ardi geldi daramat, autonomoak kobratu dizkirate, baina laguntzarik kobratuko al dut?". Gauzak moteldu egingo dira eta argi dago denentzat laguntzarik ez dela iritsiko.

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.

www.ruralvia.com



Egunero hobekiago egitearen erronka

Fitxa laburra

- Izen abizenak: Miguel Amezketa
- Non eta noiz: apirilaren 23an. Oiartzungo Bidekon
- Elkarrizketaren gaia: Koronabirusaren krisiak nola eragin ditu?



"Tengo un portacoches y el último mes he estado parado"

¿Qué tipo de transporte sueles hacer habitualmente?

Siempre ando con coches. Suelo cargar vehículos por aquí y los suelo llevar a Barcelona. En Barcelona suelo cargar Mercedes o voy a Tarragona a cargar Kia. Por regla general.

¿Cuántos años llevas transportando coches?

Desde los 36 años, es decir casi 30 años.

¿Cómo ha afectado la crisis del Covid a tu trabajo?

El último mes he estado parado. Mi último viaje fue de Vitoria al puerto de Barcelona, allí me volvieron a cargar para Donostia pero no descargué, porque los concesionarios ya estaban cerrados. Estamos hablando de mediados de marzo.

¿Cómo ves la situación?

Parece que, por ejemplo, Mercedes va a empezar el día 27, pero aún no sabemos nada. Así que tenemos que ir sobre la marcha que lleven los fabricantes para saber cómo se dará nuestro trabajo.

¿Cómo crees que va a afectar la crisis en general al transporte? ¿Qué pasará con el precio de los portes?

Los portes ya no los pueden bajar más, ¡viendo como los pagan ya! Al final si quieren trabajar van a tener que poner ellos los camiones. Hay una forma de

hacer las cuentas: vas a la caja de ahorros, miras lo que tienes en la cartilla y si sube vas bien, y si baja, vas mal. Y no sube. Aquí no hay negocio por ningún lado.

La automoción mueve mucha industria y transporte... ¿qué consecuencias puede traer este parón?

Depende de en qué situación estuviera cada uno. Si te ha pillado más justo de dinero, lo pasarás mal, está claro. Por ejemplo, en la empresa donde yo cargo habitualmente hay algún compañero que acababa de poner cinco o seis tractoras nuevas. Ahora están paradas, así que ya puedes imaginarte que plan de vida tiene esa persona.

¿Ayudas?

Eso dicen, que dan muchas ayudas, pero después ponen requisitos que casi nadie cumple. Hacen mucho ruido cuando las anuncian pero luego no cuando las dan, porque se las dan a muy pocos. Para que te den

las ayudas, tienes que facturar menos del 25% de lo que facturabas habitualmente. Yo acabé de trabajar el día 17, por lo que ya había trabajado medio mes y no llegaba a cumplir los requisitos. Ahora llevo más de la mitad de este mes sin trabajar, por lo que es imposible que llegue a esa facturación. Ya veremos. En cualquier momento cambian las condiciones y me dirán que tampoco las cumplo.

¿En general crees que puede traer algo positivo esta crisis?

Igual pega una limpieza y no queda otro remedio que pagar a los camiones lo que tendrían que pagar para que podamos funcionar. Si se quedan sin camiones algo tendrán que hacer.

Hay gente que no podrá superar esta crisis...

Imagino que hay gente que le pillarán muy justa, porque tal y como se está pagando ahora a veces nos da justo para sobrevivir. Si tienes alguna deuda o algo, esto será un bache importante.

¿Crees que esto se parecerá en algo a la crisis del 2008?

Creo que no. Creo que

remontaremos esta situación mucho más rápido que la otra. Los puestos de trabajo se supone que seguirán existiendo, quitando algún bar o así, que si no les dan ayudas caerán, pero que tal vez con un poco de ayuda podrán seguir subsistiendo. Yo por ejemplo estoy parado en casa, pero al mismo tiempo no tengo gastos. A alguien que le pille con un préstamo, con un camión nuevo que pagar, lo pasará muchísimo peor. Los bancos también deberían entender la situación y ayudar, ya que supongo que no querrán camiones, lo que querrán es dinero.

En tu situación particular, ¿te han ayudado en algo las herramientas del sindicato?

No al llegar la crisis, si no antes también. Yo antes trabajaba para una empresa mediante la que nos hacían descuento en determinadas gasolineras. Pero luego ese descuento ya no era tal. Desde que soy de Hiru y me dice socio de Bideko el ahorro en gasoil ha sido muy grande, me ha dado un respiro.

La verdad es que ahora tenemos muy buen precio...

Siempre, siempre hay buen precio, normalmente unos 20 céntimos más barato que los demás. Y 20 céntimos con muchos litros es mucho dinero a final de mes. Hay que tener en cuenta que el gasto gordo de un camión es el gasoil.

"Los portes ya no los pueden bajar más ¡viendo cómo los pagan! Al final si quieren trabajar van a tener que poner ellos los camiones".



PAMENDI S.L. TAILERRAK

Mekanika eta Elektrizitatea

Zerbitzu ofiziala

ISUZU DAF SAF

Errekalde bailara, 11 - Gaintxurizketa

Tif. 943624193 - Fax: 943621446

20100 Lezo (Gipuzkoa)

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

Fitxa laburra

- Izen abizenak: Satur Pardo
- Non eta noiz: apirilaren 23an. Telefonoz, etxean geldirik zegoela
- Elkarrizketaren gaia: Koronabirusaren krisiak nola eragin dizu?



"Nuestro futuro tal y como están ahora las cosas no existe"

¿Qué rutas haces habitualmente?

Habitualmente trabajo para una empresa de paquetería a nivel provincial. Hago transporte industrial de paquetería en los polígonos industriales de Araba, alguna vez puedo bajar a Miranda o ir a Bergara, pero lo habitual es que ande por aquí.

¿Cómo estás llevando esta denominada crisis del Covid?

He estado trabajando todo el mes de marzo y ahora en abril los tres que andamos en industrial nos estamos turnando a semanas porque ha bajado bastante la carga de trabajo. Por ahora estamos parando uno cada tres semanas, aunque esto puede ir cambiando.

¿Qué sensación tienes estos días cuando trabajas? La circulación ha bajado bastante, los polígonos están medio vacíos...

En cuanto a la carretera, prácticamente vas sólo. Hay muy poca gente circulando, sobre todo la semana del confinamiento total. En cuanto a las empresas, está bastante claro que la actividad es mucho menor.

¿Qué crees que va a suponer para el transporte una crisis como ésta?

Beneficiar es evidente que no va a beneficiar, ¿la varita mágica para

saber qué va a ocurrir? Pues vaya usted a saber. Todo dependerá de la duración, de si salimos en "V" como dicen algunos o si salimos en "U" o si nos quedamos en la mitad. Yo apuesto por una salida en "V", lo que no sé es cuanto tiempo pasará para que suceda. Es evidente que todo depende del control del virus. Cuanto antes tengamos una vacuna y la gente pierda el miedo, antes vendrá la recuperación. ¿Si esto nos va a beneficiar? Para nada. Menos trabajo, más nos aprietan, está claro.

¿Será como la crisis del 2008?

No lo sé. Espero que sea más corta en el tiempo, pero tal vez sea más profunda en intensidad.

"Menos trabajo, más nos aprietan". Hay quien dice que los cargadores están aprovechando la situación para hacer el mismo trabajo con menos transportistas y ahorrarse unos duros...

Es lo que están haciendo. Yo cuando trabajo lo estoy haciendo

con una intensidad bastante potente, incluso te desborda un poco. Si estuviéramos los transportistas que habitualmente hacemos este trabajo andaríamos más tranquilos, pero como hay menos trabajo, la empresa no factura tanto, con lo que intenta ahorrarse esa persona para tener menos gastos. Está claro que cuando trabajas, trabajas a tope.

¿Crees que se dilatará en el tiempo? Es decir, ¿aunque suba el trabajo mantendrán la reducción de transportistas?

Puede ser, es una opción. Aquí la gente está a lo que está. Si ven que así se ahorran algo, pues tal vez lo hagan, pero todo dependerá de la carga de trabajo que haya. Hasta que eso llegue, todo dependerá del "bicho". ¿Si está controlado? Yo creo que esto volverá a subir a la situación en la que estábamos. ¿Cuánto nos va a costar? Esa es la incógnita que tenemos no sólo yo, sino todo el mundo.

¿Las cosas volverán a ser como antes entonces? No sólo la sociedad en general, si no los trabajadores...

Eso ya es otra cuestión. Yo creo que habrá un antes y un después. ¿Qué va a ocurrir? No lo sé, espero que sea para mejor.

Siempre se ha dicho que el transporte es un sector bastante atomizado. ¿Crees que puede servir para que los transportistas se unan o esto será peor porque la gente irá aún más por libre?

El análisis que tengo de todo esto

es que el transportista autónomo va a desaparecer a medio plazo. Las condiciones de acceso al transporte son totalmente de ciencia ficción. El hecho de tener que prepararte para un CAP, tener bachillerato, sacarte un carné de conducir especial, por decirlo de alguna manera, que vale un dinero, comprarte un camión, que vale otro dinero, bastante, y estar trabajando doce horas diarias, si no trabajando, de total disponibilidad. Creo que eso ningún chaval que tenga bachillerato o algún tipo de carrera va a aceptarlo como condiciones laborales. Es absurdo. No va a entrar nadie a la actividad. El transportista autónomo, si no se modifican las

"Hasta que no se regularice de alguna manera el acceso a la profesión más asequible, más normalizado, no habrá nada que hacer".

leyes va a morir de aquí a medio plazo o corto plazo, incluso.

Nuestro futuro tal y como están ahora las cosas no existe, no hay futuro para que las nuevas generaciones puedan acceder a este trabajo. El transportista autónomo está herido de muerte y como no cambien las leyes no va a existir. Lo que existirá es lo que ya hay ahora, mucha gente, normalmente migrantes, subcontratados y sin ningún tipo de alta en seguridad social ni ningún tipo de alta en actividades económicas que están trabajando y facturando para otro

autónomo que sí factura a las grandes agencias. Eso es lo que está ocurriendo y lo saben los estamentos públicos. Lo saben perfectamente porque paran a la gente, le piden la documentación y saben exactamente cómo está el mercado. Y eso no lo están regulando. Lo único que hacen es echar una multa y al día siguiente vuelven a funcionar. Hasta que eso no se regularice de alguna manera con el acceso a la actividad más asequible y más normalizado, no habrá nada que hacer. El futuro es gente que no está para nada regularizada, trabajando para otra persona que sí lo está y explotada, evidentemente.

Al final esa explotación trae además del daño social evidente, una desprofesionalización del sector.

Correcto. Cuando nos jubilemos los poquitos autónomos de verdad que quedamos en Euskadi, yo ya tengo 55 años y espero jubilarme algún día, seremos los últimos. Alguno tal vez un poco más joven que yo, pero poco más. Lo veo negro para el sector. Las grandes agencias se van a hacer con todo el mercado y poco más.

ERREPORTAIA

Las causas solidarias también son nuestras causas

Eutsi-goiani es una plataforma de ayuda contra el Covid-19 que se ha creado en Araba. ¿Cómo lo hacen? Promueven la subasta benéfica del deporte alavés con el fin de recaudar fondos para la compra de material sanitario (mascarillas, guantes, geles hidroalcohólicos, batas y/o delantales impermeables, dispositivos médicos...) que servirá para ayudar, principalmente, a los centros socio-sanitarios de Araba en la lucha contra la crisis sanitaria que ha ocasionado el Covid.

Además de los deportistas que ofrecen sus artículos para que sean subastados, la red ciudadana también necesita voluntarios que hagan diferentes cosas. Entre ellos encontramos a José Miguel Martínez de Castro, Josemi, que ha puesto su grano de arena. Como él mismo dice, "da la casualidad de que yo tengo un camión, así que puedo transportar cosas". Y esa ha sido efectivamente su misión: hacer algunos portes, altruistamente, por supuesto, para ayudar a que el material necesario llegue a su destino. Josemi no es el único voluntario, "hay unas 50 costureras que están cosiendo un montón de batas de usar y tirar, son unas máquinas". De sus palabras se desprende una humildad extraordinaria ya que, según dice "tampoco he hecho tanto". Ha hecho algún porte desde el aeropuerto de Bilbao o desde Jundiz a Gasteiz, hasta el pabellón donde guardan todo el material que han conseguido comprar con el dinero que han recaudado gracias a las



aportaciones de las personas que han querido colaborar.

Pero Josemi también nos deja otra reflexión, "ahora mismo los transportistas estamos muy mal vistos, la profesión está tirada por los suelos. Si durante esta crisis nos han tenido alguna consideración, cuando esto termine volveremos a molestar en las carreteras".

Las redes solidarias de ciudadanos han ayudado de increíble manera a colectivos que lo necesitaban. También hay transportistas en esas redes. Esperamos que la sociedad reconozca a esas personas que, aportando su trabajo, han ayudado cuando más se necesitaba.

"Da la casualidad de que yo tengo un camión, así que puedo transportar cosas". Y esa ha sido su misión, hacer algunos portes con material solidario para centros socio-sanitarios

Furgonetas: la precariedad que no se ha llevado el virus

Que el transporte en vehículo ligero está sumamente explotado es algo bastante evidente. Horarios interminables, cargas y descargas, cobros por entregas efectivas y bastante poca consideración por parte de unos y otros son lo que cientos de furgoneteros se encuentran todos los días.

La crisis del Covid-19 también les ha pillado de lleno y, evidentemente, toda esta precariedad no la ha eliminado el virus. Hay quien dice que ha trabajado "como si fuera Navidad". Hay a quien le han dejado fuera porque "ha disminuido el número de portes y sobramos la mitad". Pero lo cierto es que es una verdad a medias: en muchos casos menos furgonetas están haciendo mucho más trabajo de lo normal. Podríamos decir, a las claras, que muchos cargadores han aprovechado el momento para prescindir de autónomos con los que trabajan habitualmente para sobrecargar a otros.

Hace unos días se acercaba al sindicato un furgonetero y le preguntábamos qué tal estaba trabajando. La respuesta fue clara: "a tope". Hace repartos de paquetería en tiendas y a particulares y nos decía, de manera anecdótica: "¿Sabéis qué es lo primero que ha comprado la gente? Bicicletas, rodillos, pesas...". La anécdota se podría convertir en espejo de la sociedad, que en tiempos de coronavirus

ha optado por el ejercicio físico en casa y vaciar las estanterías de papel higiénico.

Pero la realidad que nos atañe es otra, mucho menos anecdótica y más negra: miles de furgoneteros han estado trabajando con pocas o ninguna medida de seguridad, poniéndose en peligro, jugándose su salud y la de los suyos por entregas efectivas a cambio de menos euros de lo que ese trabajo de esfuerzo físico y nervios de acero merece.

Otro de nuestros afiliados furgoneteros, al preguntarle si esto que está pasando podría hacer que esta parte del sector esté menos dinamitada y sirva para unirse más nos lo dejaba claro: "nos falta conciencia de clase. Esto va a llevar a más individualismo. Lo que el capital

quiere realmente, que cada uno se saque las castañas del fuego como pueda y siendo autónomos, peor. ¿Lo que haría falta? Que no se aprovechen de nosotros. Si tuviéramos más conciencia de clase lo podríamos lograr todo, pero las cosas están como están".

"Si tuviéramos más conciencia de clase lo podríamos lograr todo, pero las cosas están como están".



Nuevo calendario fiscal

La crisis del coronavirus ha modificado infinidad de cosas en nuestra vida y el cambio del calendario fiscal es una de ellas. ¿Cuándo debemos presentar las declaraciones de IVA e IRPF? ¿Se pueden retrasar las cuotas de autónomos?

Cuotas autónomos

Se puede solicitar una moratoria (sin intereses) de las cuotas de autónomos de mayo, junio y julio, que habría que ingresar luego junto con la cuota del mes, en noviembre, diciembre y enero próximos.

Declaraciones

El pago del IVA trimestral, 110 (retenciones) que había que abonar para el día 25 de abril se prorroga hasta el 1 de junio, con lo que el pago se realizaría la semana del 25 de mayo. No hay por qué realizar el pago trimestral, modelo 130, del IRPF. Son adelantos que luego se descontarían en la declaración de la renta del 2020, por lo que en este caso será voluntario.

Prestación extraordinaria para autónomos

El gobierno del Estado ha previsto una prestación extraordinaria para aquellos autónomos que hayan cesado su actividad o que ésta haya descendido sustancialmente debido al estado de alarma.

Para poder pedir la prestación hay que justificar un descenso del 75% en la facturación o que el cese de actividad se deba a una causa de fuerza mayor (que los lugares de carga hayan cerrado o que hayan prescindido de los servicios que habitualmente prestábamos para ellos). Probablemente sea este segundo caso el más habitual, ya que es difícil justificar un descenso del 75% de la facturación cuando ya había pasado medio mes de trabajo antes del estado de alarma. Para poder optar a la prestación por causa mayor es necesario aportar un certificado de la empresa con la que habitualmente carguemos en la que se describa que en efecto el descenso de trabajo se debe a la crisis sanitaria del Covid-19.

La duración de la prestación será de un mes, ampliándose, en su caso, hasta el último día del mes en el que finalice el estado de

alarma, en el supuesto de que se prorrogue. El reconocimiento de la prestación podrá solicitarse hasta el último día del mes siguiente a aquel en que se produzca la finalización del estado de alarma.

La petición para optar a la prestación tiene que gestionarse directamente con la mutua que tenga cada uno de los autónomos.

Para poder pedir la prestación hay que justificar un descenso del 75% en la facturación o que el cese de la actividad se deba a una causa de fuerza mayor

Hiruk Eusko Jaurlaritzak autonomoentzat eskaintzen dituen laguntzak ez direla nahikoak salatu du

Eusko Jaurlaritzak autonomoentzat eskaini dituen laguntzak publizitate-eslogan bihurtu dira, beren kontura diharduten langileek benetan dituzten beharrei erantzungo dien neurri izan beharrean. Zenbatekoa ez da inondik inora nahikoa, eta iristen diren lehenek bakarrik izango dute zerbait jasotzeko aukera. Ez dira kontuan hartzen sektore bakoitzak fakturazioari dagokionez izan ditzakeen zehaztapenak, autonomo guztiak parekatuz; ez dira eskatzaile guztien kasuak kontutan hartu eta baloratzen, iristen den lehenak eramaten du.

Eusko Jaurlaritzak urratsak eman beharko lituzke autonomoei laguntzeko, kasu askotan kobratu gabe ordaintzen ari baitira eta beste askotan diru-sarrerak nabarmen jaitsi

baitzaizkie. Administrazioak garraioa nahi du, baina beste behin ere Euskal Herriko garraiolari autonomoetaz ahaztu da.

Autonomoentzat eskainitako laguntzak publizitate-eslogan bihurtu dira, beren kontura diharduten langileek benetan dituzten beharrei erantzungo dien neurri izan beharrean.

Nafarroa: ayudas directas para autónomos a partir del 25 de mayo

El Gobierno de Navarra ha previsto una partida de ayudas extraordinarias para los autónomos que han visto descender sus ingresos debido a la crisis del coronavirus. Según informó el consejero Ayerdi, se establecen dos tipos de ayudas: un pago único de 2.200 euros para los autónomos a los que se les haya reconocido la prestación extraordinaria por cese de actividad debido al estado de alarma decretado por el coronavirus, y uno de 700 u 800 euros (según los rendimientos netos de la unidad familiar) para autónomos que no hayan cesado actividad pero acrediten que su facturación en el mes natural anterior al que se pide la ayuda se ha visto reducida en al menos un 30% en relación con el promedio

de facturación del semestre natural anterior. Las ayudas se podrán solicitar por Internet hasta el último día del mes siguiente a la finalización del estado de alarma. Para poder solicitar las ayudas hay que cumplir una serie de condiciones como tener el domicilio fiscal en Navarra o estar al corriente con las obligaciones tributarias de Hacienda y Seguridad Social, entre otras.

El consejero también afirmó que habrá ayudas para todos los que cumplan las condiciones y “no hay que llegar entre los primeros 1.000 para asegurarse la ayuda. Nadie va a perder su derecho por no llegar el 25 de mayo”, en clara alusión al método en el que el Gobierno Vasco gestionó las ayudas para autónomos.

Criterios para los controles de carretera

La Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes ha publicado un documento actualizado a 4 de mayo en el que se establecen los criterios de inspección teniendo en

cuenta todas las normas y medidas que se han tomado a consecuencia del Estado de alarma. Aquí algunos datos:

En los controles:

- En principio, la presentación electrónica de la documentación debe ser suficiente cuando se lleve así en la operación de transporte.
- Como regla general, no se debe exigir a los conductores que abandonen la cabina de su camión para realizar los controles. Por tanto, se evitará en la medida de lo posible su salida de la misma.
- Si no se puede evitar la interacción con el conductor, el controlador y el conductor deben usar un equipo de protección adecuado, como guantes.
- Durante los controles de documentos, los documentos en papel deben intercambiarse respetando una distancia de seguridad mínima. Cuando se solicita a los conductores rellenar los documentos, los agentes de control nacionales deben permitir que los conductores los rellenen en la cabina del camión
- Si los documentos físicos se intercambian o se controlan, se recomienda utilizar un gel de manos antibacteriano o lavarse las manos con agua y jabón cuando sea posible. Se recomienda que los conductores/personal usen guantes, gel de manos antibacterianos o se laven

las manos con agua y jabón inmediatamente después.

Otras medidas:

- Todo tipo de transporte de mercancías se realiza sin limitación alguna (Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo).
- Las tarjetas de CAP: Se considerarán vigentes, aunque haya perdido su validez, si esta se produce a partir del día 1 de marzo y por un periodo de hasta 120 días después de la finalización de la declaración del estado de alarma y sus prorrogas (Orden TMA/254/2020).
- Las autorizaciones de transporte no visadas en el plazo previsto, no perderán su validez y no quedarán, por tanto, caducadas por falta de visado dada la situación de Estado de alarma.
- Se controlará que en los establecimientos de suministro de combustible que no se ponga ningún impedimento a los conductores para el uso de los aseos y en el caso de que dispongan de cocina, servicios de restauración o expendedores de comida preparada, deberán facilitarles un Servicio de catering (Orden TMA/229/2020, de 15 de marzo).

- Utilización de tarjetas de tacógrafo de conductor y de empresa (Orden TMA/324/2020, de 6 de abril),
- Se podrá seguir realizando transporte aquellos conductores que tengan la tarjeta caducada entre el día 6 de marzo y los 15 días posteriores a la fecha en que finalice el estado de alarma, siempre y cuando:
 - Haber presentado la solicitud de renovación de la tarjeta como mínimo 15 días hábiles antes de su fecha de caducidad, según establece el Reglamento (UE) 165/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014,
 - no les hubiera sido entregada la nueva tarjeta.

[Según el Real Decreto 463/2020 de 14 de marzo, todo tipo de transporte de mercancías se realiza sin limitación alguna](#)

ITV caducada: ¿nos pueden multar?

Los centros de inspección han permanecido cerrados desde el anuncio del estado de alarma. Muchas han sido las dudas que han surgido con esta medida, ya que no quedaba claro, por ejemplo, que sucedía con aquellos que hacían internacional y tenían la ITV caducada. El ministerio de Industria ha confirmado ahora que ha informado al resto de países mediante la Comisión Europea de que las ITV de los vehículos que caducaran en estos dos meses quedan prorrogadas, por lo que no debería haber multas.

Lo que tampoco queda claro es cómo asumirán las ITV, una vez puedan abrir, los miles de vehículos a los que se les ha caducado la inspección, hasta cuándo se prorrogará su caducidad ni de qué manera se gestionará con los vehículos pesados. La asociación de ITV, AECA-ITV ha pedido, por su parte, que la prórroga en la caducidad de todos estos vehículos se prolongue hasta el 30 de setiembre, ya que sería difícil asumir que la congestión se pueda solucionar antes.

Estatu frantziarra: murrizketak orain bai, orain ez

Martxoaren 20tik apirilaren 20ra bitartean, Frantziako Estatuak indarrrik gabe utzi zituen ibilgailu astunentzako murrizketak, eta, ondoren, berriro ezarri zituen, inguruko herrialdeen kontrako irizpideak erabiliz. Hala, maiatzaren 1eko zubian eragina izan zuten zirkulazio-murrizketek. Orain, maiatzaren 2an emandako agindu baten bidez, hilabete honetako egun batzuetarako murrizketak kendu ditu berriro.

Aldrebeskeria honek guztiak nahastea besterik ez du ekarri garraiolarian. Krisiaren hasieratik Europako herrialde gehienek antzeko kriterioak ezarri dituzte errepideetan eta Estatu frantziarraren murrizketak berriz martxan jartzeko erabakia ez zen oso ulergarria. Edozein kasutan, ondorengo da hartutako erabakia (jatorrizko agindutik itzulia):

“Lehen aipatu dugun 2015eko martxoaren 2ko dekretuaren 1. eta 3. artikuluetan aurreikusitako

bidaia-debekuak 2020ko maiatzaren 7ko ostegunetik (4:00) 2020ko maiatzaren 8ko (ostirala) 24:00ak arte eta 2020ko maiatzaren 20ko (asteazkena) 4:00etatik 2020ko maiatzaren 21eko (osteguna) 24:00ak arte kentzen dira, ibilgailu hauentzat:

- gizakien eta animalien elikadurarako, higienarako eta gizakien edo animalien osasunerako elikagaiak eta produktuak soilik garraiatzen dituzten ibilgailuak, bai eta horiek garatzeko, fabrikatzeko eta eskuratzeko behar diren produktu, material edo osagai guztiak ere;
- obra publikoen eraikuntzan edo eraikin kolektiboen eraikuntzan materialak, produktuak, ekipoak, makinak eta erremintak garraiatzen dituzten ibilgailuak.”

Estatu frantziarrean maiatzaren 8a (Garaipenaren eguna) eta maiatzaren 21a (Ilgokunde eguna) jai egunak dira.



GLASSDRIVE®

Colocación inmediata
Stock de 400 lunas

LUNAS PARA EL AUTOMÓVIL

TRUCK SERVICE

CALIBRACIÓN DE RADARES Y CÁMARAS ADAS

GlassDrive
Letxumborro hiribidea 53
20300 Irun
Tel: 943 61 61 61
irun@glassdrive.es
www.glassdrive.es

Móvil 24 H
629 537 316

A Saint-Gobain brand
Concertado con todas las compañías estatales y de Portugal

29

BABESA

ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIDU CARRITERA



¿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.

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

**Se necesita tarjeta de
transportes para vehículo
ligero (antigüedad 23 años)**

Tel. 609 494 320

**Por cese de actividad se vende
camión MAN TGA 480 (12
años) con cesión de tarjeta de
transportes**

Tel. 649 534 400

**Se vende por jubilación
Renault T520 (matriculado en
2017) con cesión de tarjeta**

Tel. 600 901 083

► DENBORA-PASAK

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!



106. aleko emaitzak



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

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

Sudoku

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

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

Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

NAN:
DNI

Helbidea:
Dirección

Telefonia:
Teléfono

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Herria:
Población

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

PK:
CP

Jarduera datuak / Datos de la actividad

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Mota:
Serie

Ibilgailua:
Vehículo

Erdi-atoia:
Semirremolque

Banketxea:
Entidad bancaria

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Lan mota:
Tipo de trabajo

Matrikula:
Matrícula

Matrikula:
Matrícula

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Uzte data:
Fecha de baja

Zama:
Carga útil

Sindikatu 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

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 erabiliako 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 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.

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,
baina hilabete batzuen buruan,
Larrabetzun (Bizkaia)
ere aukera izango dute!

BIDEKO

**GASOIL ONENA
PREZIO EZIN HOBEAN**

**EL MEJOR GASOIL
AL MEJOR PRECIO**