



### 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.



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.

# **EDITORIALA**

Fomentar el uso del transporte local. Porque el transporte de aquí es nuestro transporte. Los ecos de los aplausos se ahogaron en una realidad que nos persigue constantemente: ningún neconocimiento al sector. Hemos trabajado en tiempos malos y peores, en condiciones malas y peores. Nos merecemos un respeto.

Fomentar el uso del transporte local. Esa es la máxima a la que nos aferramos en estos tiempos en los que las noticias se atropellan día tras día. A veces parece que no hay problemas; otras, que nos vamos a sumir en una crisis irreparable.

Los ecos de un paro de transporte llegaron desde el Estado hace un par de meses. Las peticiones estaban claras: regularizar un sector para que no se muera, para que los derechos de los transportistas no queden en el olvido. Al final, el paro quedó desconvocado por un acuerdo con el Ministerio, que se comprometía a tener en cuenta a los transportistas, a escuchar sus peticiones y a no tomar decisiones que les afectaran sin antes consultar con el sector. Está claro que estamos de acuerdo con las peticiones por parte del sector, de acuerdo con los puntos que se han acordado, aunque tal vez no en forma y momento. En cualquier caso, siempre estaremos dispuestos a pelear por conseguir que este oficio sea un trabajo digno, para hacer recordar que dentro de un camión hay un trabajador, que no salimos a la carretera a pasear, que lo nuestro es un servicio público: llevar lo que la gente necesita a donde lo necesita.

Repetimos: fomentar el uso del transporte local. Porque el transporte de aquí es nuestro transporte. Los ecos de los aplausos se ahogaron en una realidad que nos persigue constantemente: ningún reconocimiento al sector. Hemos trabajado en tiempos malos y en tiempos peores, en condiciones malas y en condiciones peores. Nos merecemos un respeto, ayudas para poder salir adelante en esta situación que no está siendo buena para nadie. Sólo queremos una cosa: trabajar con dignidad y para eso, la administración tiene que ponerse en marcha y tomar medidas. Porque es el momento, porque de otro modo esta lenta agonía hará desparecer a un sector que no está dispuesto a morir.

#### ABOKATUAREN TXOKOA



# Ayudas por el Covid 19

Eli Salvatierra

El pasado 26 de junio se ha publicado el Real Decreto Ley 24/2020 que regula la prorroga del cese de actividad y otras medidas que pretenden ayudar, entre otros, a los autónomos que han visto afectada económicamente su actividad por el Covid19.

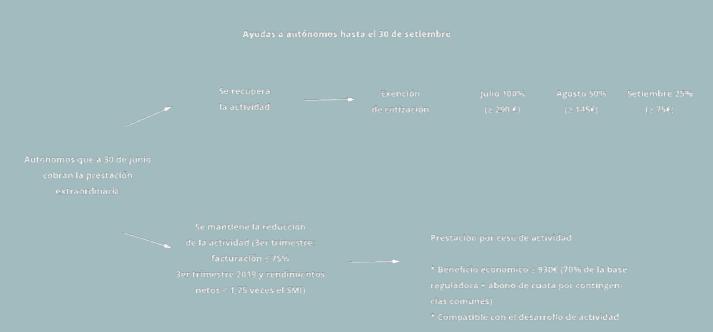
Como medidas de apoyo a los trabajadores autónomos, se regulan dos modalidades:

- 1. La exención de cotización a los autónomos que hayan percibido la prestación por cese de actividad hasta el 30 de junio.
- 2. Prestación por cese de actividad.

En ambos casos, las ayudas son para quienes a fecha 30 de junio estaban percibiendo la prestación por cese de actividad.

La exención de cuotas se aplicará de forma automática a quienes venían percibiendo la prestación por cese de actividad, mientras que la segunda, es decir, el cese de actividad más allá del 30 de junio, hay que solicitarlo a la mutua correspondiente.

Si te encuentras en alguna otra situación, o necesitas mas información, como siempre, pregunta en las oficinas del Sindicato.



#### ► IRITZIA



# La ¿nueva? normalidad

Jaione Ugalde Jauregi

Se inauguró la nueva normalidad. Con corte de cinta incluida. Como si de las rebajas se tratara miles de individuos vagaban por las calles con pérdida de memoria de lo que habían supuesto los últimos meses para todos nosotros. Mientras, nosotras, las transportistas, veíamos, atónitas, cómo la nueva normalidad se parecía demasiado a la vieja para cosa buena. Leía por ahí que "no queremos volver a la normalidad, porque la normalidad era el problema". Y en esas estamos señoras y señores.

El pasado 19 de junio salíamos a la calle convocados por la Carta de Derechos Sociales de Euskal Herria para reivindicar esos derechos que durante el confinamiento han quedado más que patentes: la necesidad de unos servicios públicos y de calidad es indiscutible. Se reivindicaba entonces que "nos hemos quedado en casa; ahora, salimos a la calle". Pero muchos transportistas no se han quedado en casa. Han salido a la calle para, una vez más, llevar y traer a la sociedad lo que necesita donde lo necesita. Han abastecido a la gente. Han demostrado lo que son: un servicio público. Los que no han podido trabajar, se han cargado de paciencia, mientras veían cómo, por ejemplo,

esas ayudas prometidas a los autónomos eran más un sprint imposible al que no poder llegar. Porque sí, señores y señoras del Gobierno Vasco, la industria automovilística, la del cemento, las grandes logísticas, no son las únicas que necesitan ayudas: los transportistas autónomos también necesitamos ayuda para subsistir, necesitamos ayuda para continuar trabajando.

La nueva normalidad no tenía nada de nuevo, y se convirtió en lo que era de verdad: un espejismo marcado de interés. Una vez ejercido el derecho a voto (aquellos que pudieron, ya que hay ciudadanos que no pudieron votar por estar confinados), el golpe de realidad ha vuelto para devolvernos a la vieja nueva normalidad. Medidas preventivas que la sociedad no sabe interpretar: ¿no iba todo tan bien? ¿Qué ha sucedido ahora? Mientras, cómo no, la culpa es de los ciudadanos.

Nosotras seguimos trabajando, porque la cadena sigue funcionando. Pero para nosotras la nueva vieja normalidad sigue siendo la misma: las administraciones han dejado de ser operativas, los tiempos de tramitación se eternizan. Las peticiones de los transportistas se quedan en el vacío, "no es el momento", dicen. ¿Y cuando lo va a ser? ¿Se inventarán otra nueva normalidad en la que trabajemos de manera digna? ¿Garantizarán nuestro derecho a la salud en el trabajo? Sanidad, educación, cuidados, transporte... cientos de profesionales olvidados, cientos de trabajadores que merecen mucho más que nuestro respeto: condiciones laborales dignas.

Sanidad, educación, cuidados, transporte... cientos de profesionales olvidados, cientos de trabajadores que merecen mucho más que nuestro respeto: condiciones laborales dignas

# **Aurkibidea**



#### **ZER BERRI?**



- La UE advierte de las consecuencias para el transporte de un Brexit sin acuerdo
- Más jóvenes para los permisos profesionales



#### **ERREPORTAIA**



12 El transporte de aquí, nuestro transporte



#### **GARRAIOLARI**



- 20 Elkarrizketa: Biktor Galarza Mendiola
- Aprobado el paquete de movilidad europeo
  - 24 Hiru considera oportunas las medidas acordadas por el Ministerio y exige al Gobierno Vasco y al Gobierno de Nafarroa que adopten medidas del mismo tipo



El transorte de aquí, nuestro transporte

03 **EDITORIALA** 

**ABOKATUAREN TXOKOA** 



#### **ERREPIDEAZ**



#### **AZOKA**



Se vende

N-232 errepidetik 26 kamioiak desbideratzearekin

bueltaka: legezkoa da ala ez?

Deskargako bidesaria: dirua biltzeko grina

#### 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).

DENBORA-PASAK

**AFILIA ZAITEZ** 

#### > ZER BERRI?

# La UE advierte de las consecuencias para el transporte de un Brexit sin acuerdo

Autónomos ¡En Ruta!

13 de julio de 2020

La Comisión Europea ha lanzado este jueves 9 de julio una comunicación oficial bajo el título "Preparándose para los cambios; Comunicación sobre la preparación para el final del período transitorio entre la Unión Europea y el Reino Unido", en la que analiza en los diferentes ámbitos de actividad económica y social los diferentes escenarios posibles como consecuencia "de la decisión adoptada por el Gobierno del Reino Unido sobre la relación futura y sobre no extender el período de transición, lo que significará que estas interrupciones inevitables ocurrirán a partir del 1 de enero de 2021 y el riesgo de agravar la presión que las empresas ya están sufriendo por el brote de COVID-19.

En el ámbito del transporte por carretera, la Comunicación de la Comisión Europea recuerda que durante el actual periodo de transición, el Reuno Unido participa en el mercado único, lo que supone un Mercado Único de servicios de transporte. Por lo tanto, actualmente, las operaciones de transporte por carretera pueden llevarse a cabo en toda la Unión Europea, incluido el Reino Unido, con una sola licencia emitida por cualquier Estado miembro.

Sin embargo, como señala la comunicación "a partir del 1 de enero de 2021, las posibilidades y condiciones entre la Unión Europea y el Reino Unido para realizar servicios de transporte dependerá en gran medida de las negociaciones sobre la futura relación UE. Reino Unido en el área de transporte".

El fin de las licencias comunitarias

En este contexto la finalización del periodo transitorio del próximo 31 de diciembre sin acuerdo entre el Reino Unido y la UE traería como consecuencia a partir del 1 de enero la derogación automática de la actual autorización de transporte europea (licencia comunitaria), que permite en la actualidad realizar ilimitadamente transportes con el reino británico los derechos

A partir del 1 de enero de 2021, las posibilidades y condiciones entre la Unión Europea y el Reino Unido para realizar servicios de transporte dependerá en gran medida de las negociaciones sobre la futura relación UE-Reino Unido en el área de transporte

de acceso al mercado entre la Unión europea y el Reino Unido por parte de las empresas transportistas se limitarían a los permisos ofrecidos en el marco de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (organismo que agrupa a 44 países europeos). Así lo advierte la Comisión Europea al señalar que "en ausencia de un acuerdo, las cuotas limitadas ya disponibles bajo el mecanismo de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (ECMT) estará disponible para que los operadores de la UE realicen viajes al Reino Unido, y para que los operadores del Reino Unido realicen viajes a la UE.

España se vería seriamente perjudicada en este escenario que cada día que pasa cobra más fuerza, pues, a día de hoy, Reino Unido representa el quinto país de destino de los transportistas españoles, representando el 8,1% del total de las toneladas-kilómetros, realizado por una flota estimada de 8000 camiones españoles de transporte pesado.

En este sentido, cabe recordar que España tiene concedido un cupo muy limitado de este tipo de autorizaciones de transporte, en concreto menos de 800 autorizaciones anuales, lo que representa menos del 10% de los vehículos que en la actualidad operan entre España y el Reino Unido.

En consecuencia, dichas autorizaciones ECMT serían las únicas que permitirían el tránsito entre ambos países, teniendo en cuenta que dichas autorizaciones son solicitadas por las empresas transportistas en la actualidad para realizar servicios a otros países europeos no

comunitarios, por lo que en caso de tener que utilizarse para el desplazamiento al Reino Unido obligaría a reducir el intercambio comercial con otros países no miembros de la UE.

Las autorizaciones ECMT
serían las únicas que
permitirían el tránsito
entre ambos países,
teniendo en cuenta que
dichas autorizaciones
son solicitadas por las
empresas transportistas en
la actualidad para realizar
servicios a otros países
europeos no comunitarios

#### **ZER BERRI?**

# Más jóvenes para los permisos profesionales

J.M.M. Revista Tráfico y Seguridad Vial Julio de 2020

Los jóvenes podrán acceder, a partir de los 18 años, al CAP y a los permisos de conducir profesionales. Esta es la principal novedad de Reglamento de Conductores que se aprobará próximamente y que supone adaptar la legislación española a la de la Unión europea.

La Dirección General de Tráfico (DGT) tiene previsto aprobar la modificación del Reglamento General de Conductores que significará la trasposición a nuestra legislación de la Directiva 2006/16 de la Unión Europea, con varias novedades interesantes, en especial para los conductores profesionales.

Como primera novedad, el Reglamento de Conductores autorizará a conducir con el permiso B vehículos de entre 3500 kilos -el límite actual- y 4250 si se trata de vehículos de mercancías y el incremento de peso se debe a la conversión del mismo a energías alternativas, debido al mayor peso de las baterías. Así, se permitiría que los vehículos que se transforman para adaptarse a una movilidad más limpia y sostenible puedan seguir siendo conducidos, por el

territorio nacional, con el permiso B con una antigüedad superior a dos años, siempre sin remolque.

Igualmente, se rebaja la edad mínima exigida para acceder a los permisos a partir del C, los llamados permisos profesionales. Esto responde a una necesidad de armonización con Europa y de respuesta a las necesidades de la población y de las empresas.

Más jóvenes. Por un lado, las asociaciones patronales y profesionales habían solicitado esta rebaja de la edad, para poder cubrir sus necesidades de conductores; a la vez, esta era una posible salida laboral para algunos jóvenes, por lo que se ha rebajado la edad de acceso a estos permisos (ver cuadro) teniendo en cuenta, además, la posesión o no del CAP, en sus diferentes modalidades, para rebajar más o menos la edad de acceso a los permisos profesionales.

Por último, también relativo a los conductores profesionales, se ha modificado el Anexo IV para admitir, aunque estudiadas individualmente y caso a caso, la posibilidad de conducir con adaptaciones en el caso del aparato locomotor -antes rigurosamente prohibido-. La introducción de nuevas tecnologías -por ejemplo, el

cambio automático en casi todos los vehículos pesados- y la mejora de las prótesis y adaptaciones han aconsejado permitir, tras un estudio individualizado, la conducción con este tipo de adaptaciones.

Otros cambios. Además, la reforma ha introducido otras modificaciones. Por ejemplo:

 Se ha ampliado el tiempo de examen en la prueba teórica, ya que al introducir en las preguntas

Se rebaja la edad
mínima exigida
para acceder a
los permisos a
partir del C, los
llamados permisos
profesionales.
Esto responde a
una necesidad de
armonización con
Europa

videos era necesario ampliar el tiempo en función de la duración del video.

- Igualmente se ha aclarado el porcentaje de error permitido en las respuestas de los aspirantes, fijando que no será superior al 10% de errores.
- En las pruebas prácticas del examen para motocicletas se han especificado las prendas que se

consideran "el equipo adecuado" con el que el aspirante debe presentarse, para evitar dudas sobre cuáles son las prendas obligatorias en el examen.

• Otros cambios son de carácter meramente práctico. Por ejemplo, bastará con el sello oficial de la DGT -no será necesaria la firma del jefe provincial- para la solicitud telemática para obtener el permiso internacional para conducir.

Permiso	Vehículos que autoriza a conducir	Edad	Excepciones
C1	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg y no sobrepase 7500 kg, diseñados y construidos para el transporte de no más de 8 pasajeros además del conductor.	18	
C1+E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada (MMA) exceda de 750 kg, siempre que la MMA del conjunto no exceda de 12000 kg.	18	
	2. Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada (MMA) exceda de 3500 kg siempre que la MMA del conjunto no exceda de 12000 kg.		
С	Automóviles distintos de los que autoriza a conducir el permiso de las clases D1 o D, cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de 8 pasajeros además del conductor. Podrán llevar enganchado un remolque cuya MMA no exceda de 750 kg.	21	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg.
C+E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase C y un remolque o semirremolque cuya MMA exceda de 750 kg.	21	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg.
D1	Automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de 16 pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de 8 metros. Podrán llevar enganchado un remolque cuya MMA no exceda de 750 kg.	21	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg.
D1+E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg.	21	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg.
D	Automóviles diseñados y construidos para el transporte de más de 8 pasajeros además del conductor. Podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg.	24	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg.
D+E	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de las clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg.	24	Conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir el permiso de la clase D1 y un remolque cuya MMA exceda de 750 kg.

#### **ERREPORTAIA**

# El transporte de aquí, nuestro transporte

ertako garraioaren aldeko aldarria denbora luzez izan da gure bidea. Garraiolari autonomoen sindikatua da Hiru, sektoreko azken lerroa osatzen dutenena. Zergatik azkena? Talde logistiko handiek beraien esku hartu duten merkatu batean murgildurik gaudelako; konpetentzia leial eta ez leiala delako gure egunerokotasuna osatzen duena. Orain, gainera, ikusi ezin dugun birus batek dena hankaz gora jarri du eta ez dakigu nondik norakoa izango den gure etorkizun hurbila.

Duela ez urte asko Garraioa salbatu zerion plana egituratu genuen sindikatutik. Lerro ugari eskaini dizkiogu aldizkarian aurkezteari, azaltzeari, eta orain, bizi dugun egoera honetan, egunerokotasuna duela argi daukagu.

Zein dira gaur egun garraioak bizi dituen arazoak? Tamalez, azken urteeran ez dira hainbeste aldatu. Ondorengo orrialdeetan Hirutik garraioak dituen mehatxuen deskribapena egingo dugu, baita garraiolari autonomoek etorkizuna edukitzeko administrazioei luzatu dizkiegun eta beharrezkoak diren pausoak ere. Estrategikoa den sektorea osatzea ezinbestekoa da, euskal industriaren alde lan egin duen sektorea berregituratzea, guztiz beharrezkoa.





#### **ERREPORTAIA**

La situación del sector del transporte de mercancías por carretera en Hego Euskal Herria no es muy buena desde hace tiempo. La crisis y otros factores hacen que el sector esté viviendo momentos difíciles. El número de transportistas ha ido disminuyendo y las cooperativas falsas, el dumping o las barreras de acceso a la profesión han convertido el transporte en una profesión cada vez más dura.

En 2012, en la propuesta de

Garraioa salbatu (salvemos el transporte) decíamos que la crisis vino para quedarse en el sector, con cifras cada vez peores, tasas de paro muy altas y una continua precarización. Han pasado los años, pero esta situación no ha mejorado. Podríamos decir que el transporte nunca ha vivido un tiempo tan oscuro y largo como ahora. Desgraciadamente, la precarización de las condiciones laborales y la caída de la actividad son aspectos cotidianos.

La situación del sector del transporte de mercancías por carretera en Hego Euskal Herria no es muy buena desde hace tiempo. La crisis y otros factores hacen que el sector esté viviendo momentos difíciles

Pero, ¿cuáles son las amenazas que hacen que el sector del transporte esté cada vez en peor situación?

Barreras legislativas. Existen medidas en el Estado que no



hacen sino dificultar la entrada de nuevos transportistas autónomos en el sector. A pesar de que el mantenimiento de este tipo de medidas se debe en realidad a la regulación del sector, lo único que se consigue es que muchos transportistas tengan dificultades para acceder a la profesión o que la única forma de hacerlo sea por el camino equivocado, es decir, a través de falsas cooperativas. La última reforma del Reglamento (ROTT) exige que los estudios mínimos para obtener el título de transportista sean de bachillerato. En Hiru, creemos que este tipo de complejidad dificulta mucho la entrada de nuevos transportistas. Por ello, proponemos que el acceso a la profesión sea de otra manera: a través de la formación profesional. Es imprescindible la creación de cursos de formación superior: posibilidad de desarrollar transportistas profesionales.

Subida de la edad media. El sector está envejeciendo, es un hecho. La dificultad de entrar en el sector hace que los transportistas sean cada vez más mayores y que los jóvenes no tengan ninguna facilidad para entrar. El descenso en las cantidades de ayuda para el abandono de la profesión también afecta al sector, ya que los transportistas se ven obligados a trabajar hasta edades más tardías.

**Dumping.** Hace años que hablamos del dumping en el sector del

transporte (ante la pasividad de las autoridades, cabe destacar). Uno de los problemas derivados del dumping son las consecuencias sociales y salariales. El dumping permite que la mano de obra barata procedente de economías o de sectores desfavorecidos inunde el mercado de trabajo y empuje a la baja los salarios locales o que grandes empresas locales puedan crear subempresas a través de las cuales se subcontratan trabajadores de países desfavorecidos, en inferiores condiciones conómicas, sociales y laborales para sustituir a los prefesionales del transporte locales, y/o competir con precios más bajos en el mercado laboral. Buena parte de la disminución de los precios en el transporte proviene del dumping social, con la consecuencia de transformar a los marineros y a los chóferes viales en esclavos modernos. Al final, no se puede llegar a simplificar en ser autóctono o no: la cuestión es que miles de transportistas y chóferes están padeciendo una situación laboral totalmente precaria, obligados a vivir con sueldos de países del Este por ejemplo en Euskal Herria. Estos mismo empresarios que no pagan lo establecido por los convenios colectivos a sus trabajadores, provocan bajadas de precios que afectan a los transportistas autóctonos, impidiéndoles poder acceder al mismo mercado. La bajada de precios derivada del ahorro en costes (pagos a la

seguridad social, por ejemplo) de estas empresas deslocalizadas en muchos casos, hacen polvo al sector.

Falsas cooperativas. El mundo de las falsas cooperativas es amplio y complejo, ya que la maquinaria de defraudación se ha ido ampliando con el paso del tiempo, todo ello, debido a la falta de previsión y rigor en el control del otrogamiento de autorizaciones

El sector está
envejeciendo, es un
hecho. La dificultad
de entrar en el
sector hace que
los transportistas
sean cada vez más
mayores y que los
jóvenes no tengan
ninguna facilidad
para entrar.

#### ERREPORTAIA

por parte de la administración de Transportes del Ministerio de Fomento del Gobierno español y la descoordinación de las administraciones de Hacienda, por un lado, y al filón encontrado por una serie de individuos sin escrúpulos dispuestos a modificar a su antojo y en su propio interés y beneficio las condiciones de trabajo de miles de personas que desarrollan su actividad en el transporte de mercancías por carretera, por otro.

En el primer caso, encontramos cooperativas que realmente no lo son. Una verdadera cooperativa de transporte está compuesta por profesionales que disponen de una autorización de transporte cada uno, que unen sus trabajos y esfuerzo para dar una mayor cobertura o para llegar a ese cliente al que no podrían atender solos: un trabajo de cooperación, como su nombre indica. Las falsas cooperativas optan por saltarse la legislación vigente como método de constitución. Cientos de individuos pueden llegar al

sector del transporte de mercancías por carretera esquivando las exigencias legales que entraña el acceso a la profesión y al mercado del transporte (capacitación, capacidad económica, y autorización de transporte). En resumen, no cumplen con las condiciones que supone la ley para poder ser transportista y además, facturan a través de la cooperativa.

Pero no es éste el único caso de fraude laboral y social que podemos encontrar en el sector del transporte. Algunos individuos sin escrúpulos, diversas gestorías y unos cuantos flotistas han creado para su uso exclusivo y bajo su control, falsas cooperativas de conductores a los que les alquilan los camiones de su propiedad, les hacen firmar contratos de exclusividad, e incluso les indican qué surtidores deben utilizar y qué seguros deben contratar. De esta forma se cierra el círculo del negocio (conductores propios, esclavos, sin costes fijos). Esta situación y la extensión de estas falsas cooperativas ha alcanzado tal volúmen que en la actualidad su actividad está afectando a todo el sector del transporte. Las consecuencias de este tipo de actuaciones son diversas. Por una parte, la actividad de las falsas cooperativas genera una grave competencia desleal en detrimento de aquellos transportistas autónomos, cooperativas reales y empresas de transporte que cumplen tanto la normativa de transporte como la normativa fiscal. Paralelamente, se está favoreciendo la precarización de las

Se está favoreciendo la precarización de las condiciones de trabajo en el sector y el dumping social y laboral, haciendo firmar a personas a las que no les queda más opción ya que necesitan trabajar, contratos con cláusulas abusivas

condiciones de trabajo en el sector y el dumping social y laboral, haciendo firmar a personas a las que no les queda más opción ya que necesitan trabajar, contratos con cláusulas abusivas. Las falsas cooperativas constatan, sin duda, un fraude social y laboral.

Precio del combustible. El

descenso del precio de los combustibles ha sido notable en los últimos meses, a pesar de la dificultad de controlar su precio y de su implicación en la economía de los transportistas. En muchos casos, los cargadores hacen una revisión del precio del gasóleo, aumentando o bajando el precio de los viajes. Sin embargo, estas revisiones se realizan cuando el precio baja, pero menos rápidamente cuando el precio sube. De esta forma, el porteador se enfrenta a un mayor coste fijo.

**Peajes.** En Hiru tenemos claro que las infraestructuras públicas deben mantenerse a través de la financiación pública y no por un solo sector. Tener carreteras seguras es uno de nuestros objetivos, son nuestro campo de trabajo. Pero el transporte no

puede pagar más. Además, no se puede ofrecer ninguna ventaja a los transportistas locales, ya que la legislación europea es muy exigente. Tal y como recoge el artículo 7.3 de la Directiva 2011/76/ UE, "los peajes y las tasas de los usuarios no constituirán discriminación alguna, directa o indirecta, por razón de la nacionalidad del transportista, del Estado miembro de origen o del tercer país de matriculación del vehículo, ni por el origen o destino de la operación de transporte". Queda clara la aplicación de este artículo en el peaje establecido por la Diputación de Gipuzkoa: un juzgado lo ha considerado ilegal en dos ocasiones.

#### Medidas necesarias

En el año 2012 publicamos el plan *Garraioa Salbatu* (Salvemos el transporte), que recogía las medidas necesarias para que el transporte local tuviera futuro. Lamentablemente, y a pesar de haber pasado años, no ha perdido la actualidad:

Defensa de nuestra red de transporte terrestre. Este sector necesita actuaciones de carácter integral con la vista puesta en garantizar el futuro del transportista autónomo vasco, 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 la sociedad vasca. En ese sentido, consideramos fundamental que tanto el Gobierno Vasco como el Gobierno de Nafarroa expriman sus competencias y regulen de manera efectiva el transporte de mercancías por carretera en Hego Euskal Herria, y que marquen las condiciones en las que debe realizarse este servicio a todos los niveles. Es una cuestión de voluntad política dar pasos de forma inmediata para que quienes verdaderamente somos los actores principlaes de un sector que es y que tiene voluntad de seguir siendo fundamental para el desarrollo económico y para el futuro de Euskal Herria podamos participar en la toma de decisiones que nos corresponden en nuestro ámbito propio.

#### El reto de hacerlo cada día mejor



Queremos agradecer la conflanza 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: hacerio cada día mejor.

Egunero hobekiago egitearen erronka



#### ERREPORTAIA

Factura propia para el transporte de mercancías por carretera. Gobierno Vasco y Gobierno de Nafarroa deben regular en base a sus competencias el establecimiento de una cláusula de obligado cumplimiento por parte de cargadores y transportistas que actúen en territorio de ambas comunidades para actualizar el precio del transporte en función de la variación del precio del gasoil.

Plazo de pago a 30 días. En línea con la normativa comunitaria, Gobierno Vasco y Gobierno de Nafarroa deben regular en base a sus competencias el carácter obligatorio del plazo máximo de pago a 30 días en el sector del transporte de mercancías por carretera del territorio, y establecer un régimen sancionador de carácter administrativo para cargadores y transportistas en caso de incumplimiento.

**Peajes, a través de impuestos.** Las carreteras son infraestructuras públicas, que, como tal, deben ser sufragadas mediante impuestos. No se pueden convertir en vías de pago porque no haya dinero para financiarlas o para su mantenimiento y, menos aún, pretender que sea un único sector el que pague por ellas. No aceptamos repagos de infraestructuras públicas, ya que directa o indirectamente somos todos los que utilizamos las carreteras.

Plan de actuación coordinada de todas las administraciones competentes en contra de las falsas cooperativas de transporte domiciliadas en nuestro territorio o que actúan en Euskal Herria. Aumentar la coordinación y el intercambio de datos entre los departamentos de Transportes y Hacienda en las tres diputaciones forales y en el Gobierno de Nafarroa con el objetivo de eliminar definitivamente las falsas cooperativas que actúan de forma ilegal en el mercado de transporte. Intervención de las Inspecciones de Trabajo de la CAV y Nafarroa para hacer frente al fraude laboral y social que estas falsas cooperativas están ejecutando.

Aumentar las ayudas al abandono de la actividad para los transportistas autónomos de más de 58 años y para aquellos con enfermedades profesionales graves. Fijar la edad de jubilación para los transportistas a los 60 años. Establecer ayudas económicas y formativas específicas para aquellos transportistas que se hayan visto obligados a abandonar el sector por motivo de la crisis.

Formación para el acceso a la profesión. Creemos que la educación superior es la mejor forma de acceder a la profesión. Ser transportista no es sólo conducir un camión, hay otras muchas cosas. A través de la educación, de un ciclo superior, se formarían transportistas profesionales, beneficiándo al sector en todos sus aspectos.

## Actualidad: plan de acción

Una vez identificadas las amenazas, en Hiru sabemos que es imprescindible dar pasos para orientar el futuro del transporte.

Durante años los transportistas de Euskal Herria hemos trabajado por y para la sociedad como servicio público. Ahora, en esta crisis en la que vivimos, hemos actuado de la misma manera, respondiendo a las necesidades de la sociedad, trasladando todo lo que la ciudadanía necesitaba al lugar al que lo necesitaba.

La situación del sector no es buena. Las condiciones laborales no son adecuadas en muchos casos y la desidia de la administración no ayuda a mejorar esta situación: quieren transporte pero no se respetan las necesidades de los transportistas. Por todo ello, desde Hiru consideramos imprescindible adoptar las siguientes medidas:

- 1. Fomentar el uso del transporte local. Es imprescindible que las empresas locales utilicen el transporte local y que esta actitud se mantenga también desde las administraciones. Los transportistas pagamos aquí nuestros impuestos, con lo que se impulsan la salud, la educación y otros servicios públicos de primer nivel. Es imprescindible potenciar el trabajo de los transportistas autónomos que han demostrado durante años su profesionalidad y cercanía. Favorecer la contratación directa, al margen de falsas cooperativas, grandes empresas logísticas e intermediarios.
- 2. Garantizar el pago de los trabajos realizados hasta la fecha. En los últimos meses hemos trabajado dando servicio a la sociedad. Las administraciones teben desarrollar herramientas para garantizar el cobro de

- todos estos trabajos, de lo contrario, el sector, que ya está tocado desde hace tiempo, se verá totalmente afectado y no habrá vuelta atrás.
- 3. La inspección de trabajo debe perseguir a las falsas cooperativas y a las empresas deslocalizadas (empresas buzón). Suponen un fraude tanto a Hacienda como a la Seguridad Social y fomentan la competencia desleal.

Los transportistas de Euskal Herria hemos trabajado durante años a favor de la sociedad y de la industria local, dejando clara nuestra profesionalidad, pagando nuestros impuestos. Ahora la demanda es nuestra: ha llegado el momento de proteger la red de transportistas autónomos de Euskal Herria. Para ello, es imprescindible impulsar su uso: porque el transporte de aquí es nuestro transporte.



#### PAMENDI S.L. TAILERRAK

Mekanika eta Elektrizitatea

Zerbitzu ofiziala

ISUZU





Errekalde bailara, 11 - Gaintxurizketa Tlf. 943624193 - Fax: 943621446 20100 Lezo (Gipuzkoa)

VENTAS HERGOVISA

699 838 069 GIPUZKOA 629 004 794 BIZKAIA 609 012 981 CANTARDIA

#### GARRAIOLARI

#### Fitxa laburra

• Izen abizenak: Biktor Galarza Mendiola

• Erakundea: Bideko Bizkaia

• Non eta noiz: Larrabetzu, 2020ko abuztua

• Elkarrizketaren gaia: Bidekoren hornitegi berria Bizkaian

• Harremanetarako:

larrabetzu@hiru.org edo 629 16 22 30



# "Ser socio de Bideko significa que en cada litro que echas están tus beneficios"

#### ¿Qué supone laa apertura de Bideko Bizkaia?

Supone el cierre de un ciclo. Hace años que estamos intentando que Bizkaia se aun territorio Hiru, un territorio Bideko, y parece que esta vez sí lo vamos a conseguir. Ha sido un parto costoso, largo, han sido unas negociaciones que nos han tomado tres, cuatro años y pensamos que con esto vamos a conseguir que el transportista

vizcaíno también tenga una referencia de Hiru y de Bideko en Bizkaia y suponemos que será una ayuda más a que esta profesión sea más llevadera.

#### Hablas del transporte en Bizkaia. ¿Qué características particulares tiene el transportista vizcaíno? ¿Se diferencia en algo del resto de territorios?

El transportista vizcaíno es un transportista que está muy focalizado, o por lo menos desde el exterior así se cree, en el Puerto y es cierto, hay muchos transportistas allí, pero también hay otros tantos fuera, que en muchos casos son transportistas pequeños que funcionan a través de agencias y puede que eso suponga que el trabajo es un poco más precario que en otras zonas.

Hablamos de muchos transportistas pequeños en Bizkaia, ¿para ellos también es importante el concepto de Bideko? Porque a veces

#### cuando pensamos en ahorro de gasoil, pensamos más en depósitos grandes...

Para cualquiera es importante un proyecto como el de Bideko, en definitiva el servicio que da Bideko es un servicio orientado fundamentalmente al transportista y es un servicio que le puede servir a alguien que tiene un depósito de 300 litros como al que tiene uno de 1000. Además el sitio donde abriremos, justo en el centro neurálgico de Bizkaia, con salidas a la meseta, con salidas a cualquier comarca, Santander o incluso a la zona de Galicia, pensamos que para cualquiera es interesante.

#### ¿Qué hay que hacer para ser socio de Bideko?

Para ser socio de Bideko hay que ser primero afiliado de Hiru. Una vez que siendo afiliado de Hiru, hay que hacer una aportación (tal y como indica la ley de cooperativas) y ya está. Más fácil no puede ser.

"Al que ya es afiliado le diría que cuantos más servicios de la estructura utilice, mayor beneficio para todos; al que aún no lo es, que no sea tonto, que se está perdiendo un montón de oportunidades"

#### Además de los beneficios económicos que aporta Bideko, también tendrán otros beneficios dentro del paraguas de Hiru.

Que para ser socio de Bideko tengas que afiliarte a Hiru no significa que esto sea una carga más, es un beneficio más. Ser afiliado de Hiru quiere decir que tienes una cobertura, asesoria legal y laboral y también hay otros servicios como la contabilidad, los seguros, tramitaciones, que son necesarias para la actividad y que te puede dar Hiru y también destacar Babesa, el autoseguro que los afiliados de Hiru crearon ya hace más de una década.

Vas a ser la cara más visible de Hiru Bizkaia, has sido transportista, llevas muchos años en el sindicato... ¿Qué le dirías a alguien para que viniera?

¿A alguien de dentro o a alguien de fuera?

#### A cualquiera de los dos.

Al de dentro, lo que he dicho siempre: cuanto más utilicemos nuestras estructuras, cuanto más utilicemos nuestros servicios, mejores y más económicos serán; y al de fuera, decirle que no sea tonto, que va a tener gasoil al mejor precio, que el litro va a ser el litro, en resumen, todas las ventajas que da Bideko en el resto de sus estaciones.

La pandemia nos debería haber enseñado unas cuantas cosas a estas alturas. Una de ellas es la importancia del comercio pequeño, el de cercanía, la economía local. ¿Ser socio de Bideko puede adecuarse dentro de esta lógica? ¿Nos aportará el cooperativismo beneficios?

Ser socio de Bideko significa que en el litro que vas a echar están tus beneficios. En cierta manera sí tiene que ver con eso, con la cercanía. Cuando repostas en Bideko el beneficio es para ti, no se lo das a grandes petroleras, si no a ti y al resto de socios de Bideko.

Lógicamente hablamos de transportistas, pero los ciudadanos de a pié también pueden estar interesados porque está claro que el precio es muy bueno y la calidad también.

Las instalaciones de Bideko están abiertas al público por una serie de condiciones legales, por lo que cualquiera se puede suministrar lo que, lógicamente varía, es el precio, ya que el precio con mayor descuento lo tendrán los socios de Bideko.

#### ¿Hay alguna previsión de apertura?

Esperamos que entre finales de setiembre y principios de octubre, pero aún no podemos dar una fecha concreta.

#### Invitamos entonces a los transportistas interesados a que se pongan en contacto contigo.

Por supuesto, pueden llamarme par consultar cualquier duda que tengan, para que les explique el proyecto o lo que necesiten saber. También pueden consultar las páginas web de Hiru y de Bideko Aterpe donde encontrarán información sobre el sindicato, los servicios que prestamos y toda la información necesaria.

#### **GARRAIOLARI**

# Aprobado el paquete de movilidad europeo: cabotaje, salarios mínimos y tacógrafo para furgonetas que hagan internacional, entre otras

El parlamento europeo aprobó el pasado 9 de julio el conocido como "paquete de movilidad". Con esta serie de medidas se pretende unificar y regular algunas de las condiciones en las que se realiza el transporte de mercancías por carretera. Los tiempos de conducción y descanso, las operaciones de cabotaje o el tacógrafo son algunas de las cuestiones que el parlamento europeo regula mediante estas leyes y con las que los países del Este no están demasiado de acuerdo (incluida la comisaria de transportes). Algunas de las normas ya se han empezado a implantar y otras se irán haciendo efectivas en los próximos años. Estas son algunas de las novedades que recoge el paquete de movilidad:

Control más estricto a las empresas buzón: es evidente el daño que han hecho las empresas deslocalizadas a la competencia de los transportistas que cumplen con las normas. Dentro del paquete de movilidad encontramos medidas que pretenden luchar contra esta competencia desleal: todas las empresas tendrán que acreditar que tienen una actividad real en el país donde tienen su domicilio fiscal. Además, los camiones tendrán que volver cada ocho semanas al lugar de matriculación y los conductores tendrán que hacerlo cada tres o cuatro semanas.

Salario mínimo: igual que hicieron por su parte países como Francia o Alemania, Europa ha convenido que todos los conductores que hagan transporte internacional u operaciones de cabotaje tendrán que cobrar, al menos, el salario mínimo del país en el que hacen el transporte. Queda claro que quedan fuera de esta norma los transportistas que están en tránsito.

Cabotaje: el número de operaciones de cabotaje se mantendrá igual que hasta ahora (tres operaciones en siete días), pero la novedad está en lo que llaman "periodo de enfriamiento": una vez realizadas las tres operaciones, el camión deberá esperar cuatro días para poder volver a hacer otra operación de cabotaje).

Tiempos de conducción y descanso: se prohíbe definitivamente, en la misma línea del Tribunal de Justicia de la UE, la posibilidad de hacer el descanso semanal normal (45 h) dentro del vehículo y, se establece, además, que será la empresa la que correrá con los gastos de alojamiento. Se prevén descansos semanales más flexibles en transporte internacional: se permite que el conductor realice dos descansos semanales reducidos consecutivos (de al menos 24 horas), sólo si son tomados fuera del país de establecimiento, y siempre que cada cuatro semanas consecutivas se efectúen al menos cuatro periodos de descanso semanales, dos de ellos normales (de al menos 45 horas). Dicha reducción de descanso deberá compensarse en bloque añadiéndolo al siguiente descanso semanal normal. Asimismo, se podrá prolongar en una hora la conducción diaria y semanal para poder llegar al centro de operaciones de la empresa o al lugar de residencia del conductor para disfrutar del descanso semanal. Se podrá prolongar, del mismo modo, en dos horas la conducción diaria y semanal, precedidas estas dos horas de una pausa ininterrumpida de al menos 30 minutos, para llegar a la sede de la empresa o al lugar de residencia del conductor para disfrutar de un descanso semanal normal. Las medidas referentes a los tiempos de conducción y descanso son las primeras que han entrado en vigor, ya que se aplican desde el pasado 20 de agosto.

Vehículos de más de 2,5 toneladas de MMA: los vehículos ligeros que hagan transporte internacional deberán llevar tacógrafo, teniendo que cumplir, una vez entre en vigor la norma, con los tiempo de conducción y descanso estipulados.

¿Cuándo entrarán en vigor las normas?

Los países del Este son contrarios a la asunción de muchas de las medidas que recoje el paquete de movilidad, tales como las condiciones para el cabotaje o la obligatoriedad de retorno para los chóferes

No todas las normas recogidas dentro del paquete de movilidad entrarán en vigor al mismo tiempo. Por lo pronto, la norma que primero entrará en vigor es aquella que tiene que ver con los tiempos de conducción y descanso, ya que y según estaba previsto, está vigente desde el pasado 20 de agosto. Se estipula que el resto de las normas sean de aplicación en los siguientes términos:

Las normas que tienen que ver con el desplazamiento de trabajadores, es decir, salario mínino y las referentes al control más estricto de las empresas buzón están previsto que se pongan en marcha a partir de marzo de 2022.

Aquellas regulaciones referentes a las operaciones de cabotaje se adoptarán obligatoriamente a partir de marzo de 2022, igual que las anteriores y las que establecen que los vehículos ligeros deben llevar tacógrafo entrarán en vigor a partir de junio de 2022.

Estas son las novedades previstas en el paquete de movilidad que se ha hecho esperar durante largo tiempo. Hay normas que algunos países ya habían tomado por su cuenta, como es el caso de Francia y Alemania, que ya habían establecido medidas como el salario mínimo, forzando a la Unión a adecuar la legislación en ese camino, intentando acabar con la competencia desleal que azota al sector. Los países del Este son totalmente contrarios a muchas de las medidas aprobadas en el paquete igual que la actual comisaria de transportes Adina Valean, de origen rumano, que ya ha mandado un estudio para analizar el impacto que las medidas adoptadas tendrán en el transporte (en un momento en el que casi ninguna medida se ha puesto en marcha aún...). Por el momento las normas se irán adoptando, pero habrá que ver hasta qué punto será efectiva la presión ejercida por los países que están en desacuerdo con algunas de ellas.

#### **GARRAIOLARI**

#### Hiru considera oportunas las medidas acordadas por el Ministerio y exige al Gobierno Vasco y al Gobierno de Nafarroa que adopten normas del mismo tipo

La situación del transporte de mercancías por carretera ya era precaria antes de la llegada del Covid y es evidente que los cuatro últimos meses no han mejorado esta situación: las condiciones laborales de los transportistas se han complicado mucho.

Algunas asociaciones de transporte del estado habían convocado un paro para la próxima semana, pero ahora, al llegar a un acuerdo con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el paro ha sido desconvocado.

Desde Hiru consideramos muy oportunas las medidas que se han acordado, ya que coinciden, en su mayor parte, con el diagnóstico que hemos hecho en el sindicato sobre las necesidades que en este momento el sector tiene. La tramitación de una ley de morosidad a aquellos que no paguen las operaciones de transporte a menos de 60 días, el mantenimiento de las ayudas al abandono del sector o los compromisos en cuanto al no establecimiento de peajes para vehículos pesados son cuestiones de máxima importancia que entendemos que no se quedarán en el papel, que no serán palabrería y que se adoptarán

cuanto antes, para así intentar salvar un sector estratégico que está viviendo tiempos realmente difíciles.

En este mismo sentido, desde Hiru queremos exigir tanto al Gobierno de Nafarroa como al futuro Gobierno Vasco, un compromiso de actuación en la misma línea, adoptando medidas que contribuyan a garantizar el futuro de los transportistas de Euskal Herria, tal y como venimos demandando en los últimos meses, entre otros:

1. Fomentar el uso del transporte local. Es imprescindible que las empresas locales utilicen el transporte local y que esta actitud se mantenga también desde las administraciones. Los transportistas vascos pagamos aquí nuestros impuestos, salud, educación y otros servicios públicos de primer nivel. Potenciar el trabajo de transportistas autónomos que han demostrado durante años su profesionalidad y cercanía. Favorecer la contratación directa, al margen de cooperativas falsas, grandes empresas logísticas y intermediarios.

- 2. Garantizar el pago de los trabajos realizados hasta la fecha. En los últimos meses hemos trabajado como transportistas autónomos vascos dando servicio a la sociedad. Todos estos trabajos realizados, y las administraciones deben garantizar que vamos a recibir el pago de lo que vamos a hacer en los próximos meses, de lo contrario, el sector que está tocado desde hace tiempo se verá totalmente afectado y no habrá vuelta atrás.
- 3. La inspección de trabajo debe ir detrás de cooperativas falsas y empresas de buzones. Por fraude a la Hacienda y a la Seguridad Social y por fomento de la competencia desleal.

Es imprescindible que la administración y las empresas fomenten el uso del transporte local

#### ERREPIDEAZ

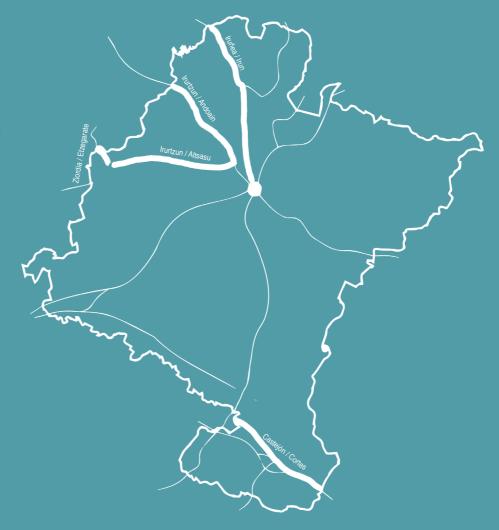
#### Nafarroan ere, bidesariak

Nafarroako gobernuak argi dauka hartu nahi duen bidea: "trafiko astunarentzako bidesaria da errepideak finantzatzeko erarik errealistena", diote bertako ahotsek. Beste behin ere garraiolariengan ezarri nahi dute errepideen mantenuaren zama. Gipuzkoako bidesariaren kasuan esan ohi dugun bezala, hemen ere argi daukagu tanketa honetako bidesariak agintarien ageriko porrota direla. Mantendu ezin dituzten errepideak eraikitzen dituzte, Nafarroan gainera "itzaleko bidesaria"ren birtartez, eta azkenean, guk ordaintzea nahi dute. Baina argi dago sektore bakar batek ezin dituela errepideak birrordaindu. Eta bai, bi aldiz ordaindu diogu, izan ere, herritar moduan zerga bidez ordaintzen baititugu jada.

Gogora ekar dezagun ekainaren erdialdean jakin ahal izan genuen moduan, Nafarroako gobernuaren nahia 5 errepidetan bidesaria jartzea dela. A-68an, Castejón eta Cortes artean; A-10ean, Irurtzun eta Altsastu artean; N-121-Aean, Iruñea eta Irun artean; A-15ean Irurtzun eta Andoain artean, eta A-1ean, Ziordua eta Etzegarate artean, hain zuzen ere. Sistema mota, tarifak etab. oraindik erabakitzeke daude, baina argi dagoena gauza bat da: alderdi politiko guztiak publikoki edo era pribatuan ados daude bidesarien ezarpenarekin.

Hiru Nafarroako arduradun politikoekin elkartu da, sektorearen egoera azaldu zaie eta neurriak ekarri ditzakeen ondorioak azaldu, baina ez dute argudiorik entzun nahi, erabakia hartuta dago: errepideen mantenua ordaindu behar da eta hori garraiolariek ordaindu behar dute, momentuz behintzat. Ondoren, ibilgailu guztiek ordainduko dute? Haiek bakarrik dakite buruan zer daukaten.

Egoera, edozein kasutan, ez da erraza. Inguruko aurrekariak ez dira onak: ispilu izan zitekeen Gipuzkoako bidesaria bitan bota dute atzera epaitegietan eta ez dakigu zer gertatuko den; Aldundiaren errekurtsoa epaitegietan dago eta bertan erabakiko dena Nafarroako gobernuak adi jarraitu beharko luke, Gipuzkoako Alduniaren moduan hanka ez sartzeko. Bestalde, Estatu mailako garraiolari elkarteek Ministerioarekin egindako akordioaren barruan, garraiolarientzat bidesaririk ez jartzeko konpromezua hartu zuten. Nahiz eta Nafarroak bere kabuz hartu ahal izan erabakia, presioak nondik norakoak izango diren jakitea ez da erraza. Guk, gure aldetik, errepideak publikoak diren heinean, zerga bidez ordaindu beharko liratekeela esaten jarraituko dugu.



#### **ERREPIDEAZ**

# N-232 errepidetik kamioiak desbideratzearekin bueltaka: legezkoa da ala ez?

Madrilgo Justizia Auzitegi Nagusiak uztailean emandako azken epaiak Errioxako kamioien nahitaezko desbideraketen baliogabetasuna bermatzen du, izan ere, haren ustez, DGTren ebazpena "ez dator bat zuzenbidearekin". Berriro ere, joan den azaroan egin zuen bezala, auzitegi batek desbideratze hori ez dagoela justifikatuta uste du.

Baina ez da hori DGTren iritzia; izan ere, 2021erako desbideraketa mantendu nahi dute, kamioiak ibiltzen ez direnetik bideko ezbehar-kopurua jaitsi egin dela argudiatzen dutelarik. Batzuk baietz eta besteek ezetz esaten duten bitartean, kaltetuak garraiolariak beste behin ere.

> Batzuk baietz eta besteek ezetz esaten duten bitartean, kaltetuak garraiolariak dira beste behin ere.

#### Deskargako bidesaria: dirua biltzeko grina

Bidesariak berriz ere: Gipuzkoako Aldundiak Beasain-Bergara autobiako kanonaren araudia onartu du. Foru Aldundiko Diputatuen Kontseiluak onartutako araudiak Batzar Nagusien onespena beharko du datorren hilabeteetan, bidesaria martxan jarri ahal izateko. Lehenagotik bagenekien bezala, Deskargako bidesari hau ibilgailu guztiek ordaindu beharko dute eta oraingoan plazaratu dutena proposatutako salneurriak dira. Ordaindu beharreko ibilbidea lau zati desberdinetan banatuko da:

Beasain- Ormaiztegi, Ormaiztegi Zumarrara, Legazpi/Urretxu-Bergara eta Legazki/Urretxu-Antzuola.

Hirun, bidesariak azpiegituren mantentze lana kudeatzen jakin ez duten politikarien porrota direla azpimarratu nahi dugu berriro ere: herritarrek bigarren aldiz ordaindu beharko dute orain bidea. Covid-19aren krisia dela eta, garraiolariontzat ez ezik, gizarte osoarentzat egoera delikatua den honetan,

Aldundiak agerian jarri du berriz dirua biltzeko grina. Bidesariak inguruko bizilagunei eta, bereziki, garraiolariei kalte eginen die, azpiegitura bat bi aldiz ordaindu beharko baitugu berriz ere.

Bidesariak inguruko bizilagunei eta, bereziki, garraiolariei kalte eginen die, azpiegitura bat bi aldiz ordaindu beharko baitugu berriz ere

Ibilbidea	Km	Arinak	Astunak 1	Astunak 2
Beasain-Ormaiztegi	2,8 km	0,38 €	0,61 €	0,78 €
Ormaiztegi - Zumarraga	5,4 km	0,74 €	1,18 €	1,50 €
Legazpi/Urretxu - Bergara	7,3 km	1,41 €	2,32 €	2,87 €
Legazpi/Urretxu - Antzuola	2,5 km	0,48 €	0,79 €	0,98€

# La diputación de Gipuzkoa vuelve a dar la espalda a los transportistas: el aviso de cierre por obras de la N-I nos deja, una vez más, sin margen de maniobra

La Diputación de Gipuzkoa va a hacer obras de mejora en el firme de la N-I. Hasta ahí, todo normal: a todos nos interesa que la carretera esté en las mejores condiciones posibles, es nuestro lugar de trabajo y el espacio que compartimos con el resto de vehículos. Pero la buena noticia se diluye en poco segundos: nos avisan, pocos días antes, de que prohibirán el paso de camiones por la N-I entre Beasain y Andoain, de 8 de la mañana a 8 de la noche, desde el 8 al 23 de agosto. Somos conscientes de la necesidad de ejecutar obras en la calzada, pero una vez más nos da la espalda: a menos de una semana del cierre nos dejan sin margen de maniobra: ¿cómo vamos a reorganizar las rutas? ¿De qué manera vamos a poder seguir trabajando en estas circunstancias? ¿Por qué no ha contado con nosotros a la hora de tomar una decisión que nos afecta de manera directa? Por la razón de siempre: les damos igual. Un sector estratégico que ha seguido funcionando en condiciones muchas veces muy precarias durante los últimos meses se ve una vez más ninguneado.

El bypass que la Diputación planea establecer desde Beasain a Andoain nos hace desviarnos teniendo que hacer, en muchos casos, el doble de kilómetros y tardando el doble de tiempo. Esto supone un evidente sobrecoste económico pero también un coste temporal. Los tiempos de conducción y descanso están regulados por ley, ¿dónde vamos a parar? ¿Dónde están las áreas de descanso que desde hace años reclamamos en la Ap-8 y en la Ap-1? Deciden desviarnos pero no tienen en cuenta las necesidades básicas del sector.

Pero no sólo no han tenido en cuenta a los transportistas. ¿Qué pasa con las empresas que verán sus suministros retrasados o bloqueados tras el esfuerzo que están realizando después del parón del Covid? La Diputación de Gipuzkoa va por libre, no tiene en cuenta a nadie.

Teniendo en cuenta todas estas circunstancias, exigimos a la Diputación de Gipuzkoa que atienda las reclamaciones de los transportistas, que revise una decisión de semejante calado, que nos tome en cuenta antes de tomar medidas de este calibre que afectan a muchos trabajadores y que, de una vez, sea consciente de la importancia de un sector como el transporte de mercancías por carretera.



# LUNAS PARA EL AUTOMÓVIL TRUCK SERVICE

Y CÁMARAS ADAS

#### KARTA SOZIALA

# Ekainak 19: aldaketa soziala orain, bizitza duina guztiontzat. iQue la crisis la pague el capital!

Nos hemos quedado en casa y ahora vamos a salir a las calles. Así dice la convocatoria de la jornada de movilización de hoy. En los perores momentos del virus ha sido imprescindible confinarse en nuestras casas, al menos quienes han tenido la oportunidad de hacerlo, para garantizar la salud de todos y todas. Ahora es imprescindible salir a la calle para luchar por nuestros derechos.

La crisis sanitaria ha golpeado a todos los sectores, pero especialmente a los más vulnerables, desde los despidos de trabajadores precarios, los ataques contra personas migrantes y la violencia de todo tipo, hasta el aumento de la violencia contra las mujeres.

El capital no ha estado parado durante el confinamiento ni ha desaprovechado la ocasión para defender los intereses de quienes más tienen. Ejemplos claros son, por ejemplo, los esfuerzos que hicieron para mantener abiertos sectores productivos no esenciales o las recientes reformas fiscales regresivas que plantean y han llevado a cabo las diferentes instituciones. Recordaremos que hoy, todavía hay 2 trabajadores bajo tierra en Zaldibar. Han decidido profundizar en políticas contrarias a la mayoría social y que aumentan los beneficios de una minoría a costa de la salud

y las condiciones de vida de la mayoría social. Esa es la fórmula que nos plantean para salir de esta crisis.

Sin embargo, la sociedad no ha estado parada en la lucha contra el virus. Hemos sido las personas trabajadoras, estudiantes o pensionistas las que hemos parado el virus y las que realmente hemos sustentado esta sociedad. Somos nosotras las que movemos el mundo y somos nosotras las que, en ese camino, tenemos el poder de transformar el mundo. Especialmente destacables han sido las redes de cuidados y solidaridad creadas en barrios y pueblos.

La autodefensa colectiva de las personas más vulnerables la hemos construido en auzolan entre todos y todas, y hemos creado mecanismos para defender una vida digna. Este país vuelve a poner de manifiesto su fuerza y su capacidad de priorizar, en los peores momentos, las necesidades de la gente sobre el capital. Esa es la fórmula que tenemos par hacer frente a la crisis: poner los intereses de las personas trabajadoras y de la ciudadanía en el centro, y ahora, es el momento en el que las instituciones deben cubrir las necesidades detectada a través de los servicios públicos.

Ahora nos toca analizar y encauzar esa fuerza colectiva

para hacer frente a los retos que tenemos aquí. El aumento de la precariedad va a ser una realidad más que probable y la reacción neoliberal, racista y heteropatriarcal se va a recrudecer. Toca apretar filas y hacer frente con determinación a lo que viene y en clave ofensiva. Las crisis también son oportunidades para cambiar de raíz el sistema. Vamos a por ello.

Las últimas Huelgas Feministas y la mesa que se creó en plena pandemia para tratar la crisis de cuidados, la Huelga General del 30 de enero, las movilizaciones de las personas pensionistas, las numerosas iniciativas en defensa de los derechos de las personas migrantes, las manifestaciones y acciones por la emergencia climática... No partimos de 0. El Covid no nos ha pillado con el pie cambiado. Ahora es más importante que nunca recuperar e incidir en el mensaje que hemos repetido en las últimas convocatorias: es necesario tejer redes y alianzas entre personas y movimientos, es urgente construir movilización y organización desde abajo y es vital tomar las calles.

Venimos con impulso, con impulso y vocación de cambiar las cosas e ir a la raíz de los problemas. No queremos volver a la normalidad ni saltar a una supuesta nueva normalidad. Ese "nuevo orden" es un estado de excepción y alarma continuo para



las trabajadoras y los sectores más golpeados; es una crisis permanente para las personas que peor lo están pasando. Por eso es imprescindible seguir dando pasos hacia un modelo basado en el cambio social y que ponga la dignidad y los derechos de todas las personas en primera línea.

¡Que la crisis la pague el capital!

Aldaketa soziala orain! Bizitza duina guztiontzat!

Este país vuelve a poner de manifiesto su fuerza y su capacidad de priorizar, en los peores momentos, las necesidades de la gente sobre el capital. Esa es la fórmula que tenemos para hacer frente a la crisis: poner los intereses de las personas trabajadoras y de la ciudadanía en el centro





## Se vende

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

Tel. 649 534 400

Se necesita tarjeta de transportes para vehículo ligero (antigüedad 23 años) Tel. 609 494 320

Tractora SCANIA 500 (12 años) con cesión de tarjeta

Por cese de actividad Tel. 629 493 833

**DAF 460 automático** matriculado en 2014

Tel. 630 880 284

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

Tel. 600 901 083

Se vende Scania 480 año 2008 y plataforma Schmitz Porta bobinas año 2005. Tarjeta **MDPR** 

Tel. 629 148 498

Se necesita tarjeta e transporte para vehículo ligero (más de 16 años de antigüedad)

Tel. 629 068 158

## Ikastaroak

Bizi dugun osasun egoera bereziaren ondorioz, ikastaroak egiteko interesa duen edonork sindikatuarekin harremanetan jarri beharko da, berauen antolaketari buruzko informazio eguneratua jaso ahal izateko.

Debido a las excepcionales circunstacias sanitarias en las que nos encontramos, cualquiera que esté interesado en hacer cursos deberá ponerse en contacto con el sindicato para poder recibir información actualizada de la organización de los mismos.

#### 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!





### 107. aleko emaitzak



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

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

## Sudoku

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

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



#### Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia: Número de afiliado

NAN: DNI

Helbidea: Dirección

Telefonoa: Teléfono Izen abizenak: Nombre y apellidos

Jaiotze data: Fecha de nacimiento

Herria: Población

Posta elektronikoa: Correo electrónico



#### 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:

PK:

CP

Zama:

Carga útil

Nº copia certificada

Lan mota: Tipo de trabajo

Matrikula: Matrícula

Matrikula: Matrícula

Kontu korronte zenbakia:

Nº cuenta corriente

Uzte data: Fecha de baja



#### Sindikatuko zerbitzuak / Servicios del sindicato











#### Sinadura / Firma:

Oria etorbidea 10, 406. bulegoa 20160 Lasarte-Oria T: 943 364 092 F: 943 363 262 gipuzkoa@hiru.org Los Llanos industrialdea, A kalea, 13 01230 Langraitz T: 945 361 627 F: 945 361 643

araba@hiru.org

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



### CON LAS TARJETAS STAR DE CEPSA VAS A LO SEGURO



≠ CEPSA 210**9**87**6**78**5111**0801 TRANSPORTES REUNIDOS S



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

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

Además con las Tarjetas Star y Eurotrafic de Ceps

- 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



Tu mundo, más eficiente.



Errepide seguru eta erosoenak eraikitzeko zerbitzu erakargarrienak eskaini behar ditugulako.

- Zentimo bakoitzak balio duelako, kalitate goreneko erregaia eskaintzen dugu prezio baxuenean.
- Erregai banatzaileak adierazten duena eramango duzu depositoan.
- Irabaziak berriz kooperatiban inbertitzen dira, kooperatiba zu zarelako.

KALITATEZKO ERREGAIA