

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

118. ZK

2022/09



Colapso en Irún



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

Arazo zaharrei erantzun berriak

Uda badoa, ikasturte berriaren atarian gaude, oporren ondoren, indarberrituta egunerokoari berriro aurre egiteko. Eta ikasturte berrian, arazo zaharrak dauzkagu. Baldintza kaxkarrak, bidesariak, lan istripuak,...

Batetik udazken beroa iragarri dute, energien krisiaren ondorioz negu gorria omen dator, hotza. Eragina izango du guztiongan, baita garraiolariengan ere. Batzuk erregaien prezioak bi eurotik gora igoko zirela esan bazuten ere, -udazkenean hiru eurora iritsiko zirela ere bai, batzuk-, printzipioz ez dirudi etorkizun hain larria izango dugunik.

Bestalde, ikustear da zein ibilbide izango duten garraio arloan aspaldion onartu diren neurri berriek; esaterako, gastuen azpitik lana egitea edo garraiolaria zamalanez arduratzea debekatzen duten arauak, benetan eraginkorrak izango ote diren.

Garraioaren arloan albiste dira abian jarri diren araudi eta lege berriak: irailaren 30era bitartean garraiolariak laguntza zuzena eskatu dezakete, berriro, kamioi edo furgoneta bakoitzeko; irailaren 3tik aurrera ez dute zamalanik egingo, abian dira debekua eta erabakia errespetatzen ez dutenentzat zigorrak; indarrean da abuztuaren 1etik kostuen azpitik lan egitea debekatzen duen lege dekretua ere, besteak beste.

Ikustear dago, dena den, arau horien eraginkortasuna. Errenak izango dira neurriak betetzen ez baldin badira; paper errea edota bustia, Administrazioaren aldetik kontrol mekanismo edo erremintarik jartzen ez bada.

Ezin da gehiegikerien salaketa soilik garraiolariaren esku utzi. Aipagarria da horretarako

prest dagoela Garraio arloko Ikuskaritzaren Buzoia, sektorean, eguneroko lanean, gerta daitezkeen jokabide makurrak salatu eta saihesteko helburuarekin. Ministerioaren web orrialdean eskabide bat betetzea nahikoa da, datu pertsonalik jarri gabe; erabat anonimoa da beraz. Eskerrak, jakina baita lehiakortasun handia dela garraioan, eta lana galtzeko beldur handia daukatela garraiolari askok.

Dena den, aurretik ere ezagunak dira gure herrialdetako ikuskaritza sailek dituzten gabeziak, aurreko alean ere salatu genituen, eta arbitrajea ere ez da oraindik martxan jarri. Badakigu noraino iritsi den ikuskaritza, ze jokabide izan duten hainbat jokabide makurren aurrean eta berdina gertatzeko arriskua hor dago. Kostuen azpitik ordaintzen den garraio bat hartzen duenak, ez du gero berak salatuko. Horregatik da garrantzitsua kontrola.

Garbi dago Administrazioak ezin duela beste aldera begiratu. Neurrigabeko azpikontratazioa saihestu behar da, eta baita garraiolarien nekea areagotzen dituzten jokaerak. Eta ez gara soilik zamalanez ari.

Anuncian un otoño caliente previo a un frío invierno por la crisis energética. De momento parece que no se van a cumplir las previsiones catastrofistas



Eli Salvatierra

Novedades del nuevo régimen de autónomos aprobado en Madrid

El nuevo modelo aprobado por el Consejo de Ministros para la cotización de los autónomos supone que a partir del año 2023 todos cotizarán en función de sus ingresos reales. El objetivo es equiparar las prestaciones entre el régimen general y el de autónomos.

El nuevo sistema cuenta con un periodo transitorio y a partir del 2032 el periodo será definitivo.

La cotización contará con 15 tramos de cotización en función de los rendimientos netos y las bases de cotización que van desde una cuota mínima de 230 hasta los 500 euros mensuales, según se puede comprobar en la tabla.

La escala por la que cada autónomo tiene que pagar va a ser controlada por la Agencia Tributaria. La regularización de cada ejercicio económico se llevará a cabo en el siguiente año y se llevará a cabo en función de los datos comunicados por la Agencia Tributaria o las Haciendas Forales.

Además del cálculo, la norma también prevé otras novedades que se resumen a continuación:

-Otra novedad es que se podrá modificar la base de cotización hasta seis veces al año, en vez de las cuatro actuales. Siempre que se solicite se podrá modificar la base con efectos del primero de marzo, mayo, julio, septiembre, noviembre y enero del año siguiente, y en ese momento habrá que efectuar una declaración de promedio mensual de los rendimientos económicos netos anuales.

-Desparece el tope de cotización para mayores de 47 años.

«2023tik aurrera irabazien arabera kotizatuko dute autonomo denek. Guztira 15 aukera ezberdin dira»

TRAMO RENDIMIENTO NETO		BASE DE COTIZACIÓN CUOTA		BASE DE COTIZACIÓN CUOTA		BASE DE COTIZACIÓN CUOTA	
1	≤ 670 €	751,63	230	735,29	225	718,95	200
2	> 670 y ≤ 900 €	849,67	260	816,99	250	784,31	220
3	>900 y ≤ 1.125,9 €	898,69	275	872,55	267	849,67	260
4	> 1.125,9 y ≤ 1.300 €	950,98	291	950,98	291	947,71	290
5	> 1.300 y ≤ 1.500 €	960,78	294	960,78	294	960,78	294
6	> 1.500 y ≤ 1.700 €	960,78	294	960,78	294	960,78	294
7	> 1.700 y ≤ 1.850 €	1.013,07	310	1.045,75	320	1.143,79	350
8	> 1.850 y ≤ 2.030 €	1.029,41	315	1.062,09	325	1.209,15	370
9	> 2.030 y ≤ 2.330 €	1.045,75	320	1.078,43	330	1.274,51	390
10	> 2.330 y ≤ 2.760 €	1.078,43	330	1.111,11	340	1.356,21	415
11	> 2.760 y ≤ 3.190 €	1.143,79	350	1.176,47	360	1.437,91	440
12	> 3.190 y ≤ 3.620 €	1.209,15	370	1.241,83	380	1.519,61	465
13	> 3.620 y ≤ 4.050 €	1.274,51	390	1.307,19	400	1.601,31	490
14	> 4.050 y ≤ 6.000 €	1.372,55	420	1.454,25	445	1.732,03	530
15	> 6.000 €	1.633,99	500	1.732,03	530	1.928,10	590

-Inicio de actividad estará bonificada en una cuota de 80 euros mensuales durante los 12 primeros meses. Esta cuota puede ampliarse por otro año si el autónomo registra ingresos inferiores al SMI a lo largo del primer año de actividad como trabajador autónomo.

-Desgravación del 10% del plan de pensiones en el impuesto de la renta IRPF.

-Cese de actividad parcial. Se reconoce una prestación del 50% de la base reguladora compatible con otra actividad y que podrá cobrarse de cuatro meses a dos años, sin que haya que darse de baja en el RETA y sin que sea necesario el cierre.

Para su acceso hay que tener una reducción del 75% del nivel de ingresos o ventas cuando no se cuenta con trabajadores, o esta misma condición

durante dos trimestres, ingresos no superiores al SMI y reducción de jornada o suspensión de los contratos del 60% de plantilla si hay trabajadores a cargo.

Evidentemente nos surgen dudas en torno a este sistema que están sin aclarar, que esperemos se vayan aclarando a medida que el sistema vaya funcionando.

«Ogasuna arduratuko da autonomo bakoitzak zein mailatan kotizatu behar duen kontrolatzeaz»

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Sektoreko arazo zaharrentzat neurri berriak ikasturte hasieran

04 ABOKATUAREN TXOKOA
Berrikuntzak dira autonomoen kotizazioaren inguruan. 2023an aldaketak datoz
Eli Salvatierra



ZER BERRI?



08 Indarrean da abuztu hasieratik kostuen azpitik lan egitea debekatzen duen legea

11 Irailaren hasieratik aurrera, isuna jasoko dute zamalanak egiten dituzten garraiolariek

12 Bizkaian kamioiei jarriko zaien bidesariaren aurkako protesta Gernikako Juntetxean



ZER BERRI?



13 N636 autobidean ez diote kobratzeari utzi zoruko asfalto berritzeko lanak egin diren bitartean

14 OCU kontsumitzaile elkartearen iritziz, autobiderik arriskutsu eta txarrenetarikoak dira Ap1 eta Ap8a

15 Ticket Bai fakturazio sistema hasten denerako identifikazio elektronikoa izatea gomendatzen dute

▶ AZALEAN

Irungo mugan zenbait kilometrotako ilarak egon dira hogei egunetan segidan



ERREPORTAJEA



18 Gendarmeen kontrolek aregotu egin dute udaro Irunen gertatzen den auto iladen arazoa

22 **Zebra** batek kamioitik alde egin eta Biriatuko ordainlekuan ibili zen hara eta hona abuztuaren 27an

31 AZOKA



ERREPORTAJEA



26 Hilero garraiolari bat hiltzen da gutxienez lan istripuan Hego Euskal Herriko errepideetan

27 Ugaritu egin dira garraiolarien istripuak 2021 urteko estatistikei begiraturaz gero

32 DENBORA-PASAK

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

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

Erredakzioa:
Jon Altuna

Diseinua:
Sorland

Argazkilaritza:
Hiru

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

Inprimategia:
Gertu inprimategia

Tirada:
3.000 ale

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

Aprobada la ley que pretende limitar subcontratación y trabajos en precario

Madrialeko Gobernuak agindutakoa bete eta abuztuaren 1ean onartu zuen ministroen kontseiluan Garraio Katearen Legea deiturikoa, kostuen azpitik lan egitea saihesteko zenbait neurri: 150 eurotik gorako kontratuak idatzizkoak izan beharko dira eta gutxieneko kostuak baino altuagoa den garraioaren prezioa agertuko da bertan. Arau hauek betetzen ez dituztenek jasoko dituzten isunen zerrenda ere ezarri du Gobernuak. Momentuz beste sei hilabeteko tartea hartu du azpikontratazioak mugatzeko neurriak hartzeko.

El Gobierno de Madrid dio luz verde el primero de agosto a una serie de medidas para el sector del transporte que pretenden limitar la subcontratación y evitar que los transportistas trabajen a pérdidas, por debajo de los costes que ha tenido que asumir.

Para ello obliga a que los contratos de transporte que superen 150 euros se realicen obligatoriamente por escrito, y recojan el precio del servicio, que siempre deberá ser igual o superior a los costes que ha tenido el transportista y que se pueden calcular también mediante la fórmula disponible en la página web del propio ministerio. No cumplir estos requisitos supondrá una infracción de transporte sancionada severamente.

Para asegurar que las medidas acordadas se cumplan, se han establecido nuevas infracciones y sanciones con respecto a las citadas obligaciones y asimismo, el Gobierno se ha comprometido a analizar en seis meses la

efectividad de estas medidas y a presentar un proyecto de ley sobre la subcontratación.

El sindicato Hiru considera en principio interesante la regulación de la actividad del transporte y las medidas para atajar la precariedad en el sector, que no se debería haber permitido nunca, pero pide también un seguimiento y vigilancia, en general, echa de menos mecanismos de control para que las medidas sean eficaces. "Es hora de que la Administración asuma sus responsabilidades en el sector y active las herramientas de inspección y de control para que las leyes puedan funcionar".

El Consejo de Ministros aprobó el 1 de agosto, el Real Decreto que incluye una serie de medidas y modificaciones de las normativas de transporte.

Por una parte, aprobaron una nueva partida de ayudas directas por camión y furgoneta que se pueden pedir durante setiembre. Por otra parte, modificaron una serie de normas para "proteger la cadena de transporte". Los cambios principales son los siguientes:

- Que todos los contratos, a partir de 150 euros tengan que formalizarse por escrito en una carta de porte.
- El precio del transporte se incluirá obligatoriamente en la carta de porte.
- Sanciones en caso de que no haya contrato por escrito, se impongan precios al transportista, o paguen, por debajo de los costes reales de explotación del transportista efectivo.

Derrigorrez jarriko dira idatzizko kontratuan garraioaren prezio egokia eta zama benetan eramango duen garraiolariaren datuak

-Especial seguimiento en los casos de los contratos de un solo envío o cuando el porteador está en una situación de desequilibrio frente al cargador u operador de transporte.

El Gobierno se ha tomado un plazo de seis meses, para presentar un proyecto de ley que revise el régimen de subcontratación en el transporte de mercancías. Los transportistas reivindican desde hace años medidas contra la sucesiva subcontratación en el sector.

La carta de porte incluirá obligatoriamente

1. Identificación del cargador y expedidor si son diferentes.
2. Identificación del transportista efectivo (el que realmente transporta las mercancías en sus vehículos y bajo su responsabilidad).
3. Lugar y fecha de la recepción de la mercancía por el transportista efectivo, así como el lugar y fecha prevista de entrega en destino.
4. Identificación del destinatario.
5. Naturaleza y masa de las mercancías.
6. Precio del transporte y el importe de los gastos necesarios y relacionados con



el transporte, en concreto el importe de las operaciones de carga y descarga si las realiza el conductor en los casos en los que no esté expresamente prohibido.

El precio del transporte más los gastos deben ser "iguales o superiores al total de los costes efectivos individuales incurridos o asumidos por el porteador para su prestación": es decir, el precio debe cubrir como mínimo los costes de efectuar ese transporte en concreto. Si una de las partes se niega a formalizar el contrato de transporte por escrito, en la denominada carta de porte, la otra parte puede desistir del contrato y a la vez exigir una indemnización equivalente al precio del transporte.

El transportista realizará el cálculo del coste mínimo que cobrará y también puede utilizar como referencia el Observatorio de Costes del Ministerio.

Se puede pedir la ayuda directa hasta fin de mes

Los transportistas tienen el plazo hasta el fin del mes de setiembre para pedir las ayudas directas concedidas por la Administración central para compensar el incremento de los precios de los carburantes. Las solicitudes para cobrar la subvención se tienen que realizar por vía telemática en las páginas web de las diputaciones forales de Araba, Bizkaia, Gipuzkoa y Nafarroa que ya tienen dispuestos los formularios para que cualquier transportista autónomo, de manera sencilla, pueda reclamar las ayudas directas que aprobó el Gobierno en el Consejo de Ministros de principios del mes de agosto.

Los transportistas interesados podrán solicitar la ayuda de 1.250 euros por cada camión en el caso del transporte pesado y de 500 euros por furgoneta para los transportistas que trabajan en el sector ligero.

Garraiolariak berak kalkulatu du garraioaren kostua, edo bestela, ministerioaren eredia erabili dezake

Hasta cuatro mil euros de multa

Todas las medidas adoptadas por el Gobierno el 1 de agosto serán papel mojado si no se cumplen, por lo que se ve necesario que se acompañe de un régimen sancionador y de un mecanismo de control.

El Gobierno ha modificado también la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre para incluir estas nuevas infracciones y las correspondientes sanciones. Así, ha establecido una serie de infracciones graves y muy graves por pagar y/o cobrar precios inferiores al coste mínimo.

Pagar al transportista efectivo un precio inferior al total de sus costes, del transporte y de otros

gastos o trabajos asumidos por él, como la carga y descarga cuando no esté prohibida se penalizará como infracción muy grave y la multa será de 2001 a 4000 euros.

Las medidas del Gobierno hacen hincapié y consideran también infracción muy grave que en los contratos referidos a un único envío (no a los de larga duración o duración continuada) se pague al transportista efectivo un precio inferior al total de sus costes efectivos individuales o asumidos por él, siempre que exista una manifiesta desigualdad entre el cargador y el porteador, que se da cuando el cargador cuenta con autorización de

operador de transporte y el transportista efectivo no; cuando el transportista efectivo es una pyme y el cargador principal no; y cuando el cargador contractual no tenga la condición de pequeña empresa o microempresa y el transportista efectivo sea un transportista autónomo o una microempresa. La sanción será entre 2001 y 4000 euros.

Infracciones graves son:

1. La carencia o falta de datos obligatorios en la carta de porte. La infracción prevista está entre 401 y 600 euros.
2. No formalizar la carta de porte o no formalizar el contrato de transporte continuado por escrito cuando es obligatorio. Son responsables de esta infracción tanto el cargador contractual como el transportista efectivo, salvo que prueben lo contrario. La infracción prevista está entre 801 y 1000 euros.
3. No incluir el precio del transporte en la carta de porte o en otros documentos contractuales cuando sea obligatorio. La infracción prevista está entre 601 y 800 euros.
4. La no inclusión de las menciones obligatorias que, como mínimo, debe contener la carta de porte, salvo que haya que considerar la infracción anterior (el precio). La infracción prevista está entre 401 y 600 euros.

2.001 eta 4.000 euro arteko zigor oso larria jarriko zaie garraioa kostuen azpitik ordaintzen eta egiten dutenei, bi aldeei

Sei hilabete azpikontratazioei buruzko neurriak hartzeko

Beste sei hilabete hartu ditu Pedro Sanchezen Gobernuak azpikontratazioei aurre egiteko neurriak hartzeko. Garraiolarien aldarrikapen garrantzitsuenetako bat da azpikontratazioei mugak jartzea. Dena den zailtasunak ditu ministerioak legediaren aldetik neurri egokiak hartzeko eta horregatik beste sei hilabeteko tarte hartu du egin

beharreko aldaketak aztertu eta Errepideko Garraioan azpikontratazioak berrikusteko lege proiektua egiteko.

Jakina da behin eta berriro azpikontratatzaren diren lanak eragin oso kaltegarria dutela garraioaren prezioan. Azkenean benetan garraioa egiten duena baldintza kaxkarretan jarduten da askotan.

Sei mila euroko zigorra zamalanak egiten dituen garraiolariari

El 3 de setiembre terminó el plazo de seis meses dado a los cargadores para que se prepararan y se adecuaran a la prohibición de que los transportistas realicen labores de carga y descarga. El tiempo dirá si la nueva medida es eficiente. En este tema también se ven necesarias las herramientas de control.

Irailaren 3tik aurrera 7.5 tonatik gorako ibilgailuekin dabiltzan garraiolariak zamalanak egiteari utzi diote. Sei hilabeteko epea pasa eta gero, indarrean da zamalanak egiteko debekua. Bezeroari dagokio lan hori. Joan den martxoan onartu zuen Gobernuak Legearen moldaketa, eta sei hilabeteko tarte izan dute bezeroek beharrezko baliabideak antolatzeke, eta behar dituzten langileak kontratatzeke.

Garraiolarien aldarrikapen «historikoa» izan da, orain ikusiko da hartutako erabakia eraginkorra den ala ez. Berez lan horiek ez dagozkie garraiolariari, sarri egin baldin badituzte ere. Orain, lan horiek egiteko jende gehiago kontratatu beharko dute enpresek.

Dena den, zenbait bezero ohituta daude zamalanak garraiolariari eginaraztera eta orain ikusiko da berdin jarraituko duten, garraiolariak estutzen ala ez. Garraiolariak beti du lana galtzeko beldurra, edozertarako prest dauden garraiolariak daudela jakinik.

Sektore «oso lehiakorra» da garraiolariena.

Isunak

Egoera horretaz baliatzen dira enpresak, garraiolariak zamalana egin dezaten. Handiak txikia estutzen du. Jokabide makur ugari izan da sektorean: orain legea garraiolariaren aldekoa da, baina ikustear dago legea beteko duten eta eraginkorra izango den. Segur aski kontrol neurri zorrotzak beharrezkoak izango dira. Egia esan, kontu handiagoz jokatu beharko dute denek gerora, zigorra handia da eta isunak gogorak, sei mila eurorainokoak.

Arau hauste oso larria izango da garraiolariak zamalanak egitea. 4.001-6.000 euroko isunak aurreikusten ditu legeak, eta haren erantzule izango dira garraioan parte hartu duten

eragile guztiak —garraiolaria, kargatzaileak, igorlea, bitartekaria zein hartzailea—.

Halere, badira salbuespenak gidarientzat. Ondorengo kasu hauetan egin ditzakete zamalanak: etxe aldaketak, isurkaritako kamioiak edo garabiak gidatzea, ibilgailuen garraioa, pertsona batek maneiatu ditzakeen paketeena, eta animaliena, besteak beste. Zatika egiten diren garraioak ere momentuz salbuetsi egin dituzte, hau da, joanetorri berean zenbait karga desberdin eramaten diren kasuetan, ez da momentuz zamalanen debekurik. Gobernuak banaketa horiek arautzeko neurriak eta horretarako araudia egingo duela agindu du.

Itxaronaldiak kobratzea

Zamalanak ez dira arautu diren bakarrak. Aurrerantzean, garraiolariak kalte ordainak kobratu ahalko dituzte zamalanek ordu bat baino gehiago irauten badute —orain arte bi ordutan zegoen muga hori—. Onena garraiolariak zain egon beharrik ez izatea da. Kalte ordaina eskatzeak arriskua du garraiolariarentzat, bezeroak agian ez du berriro deituko.

Los transportistas podrán pedir una indemnización si la espera para cargar o descargar se prolonga más de una hora

► ZER BERRI?

Concentración en la Casa de Juntas de Gernika contra el peaje a camiones

Bizkaian kamioiei jarriko zaien bidesariaren aurkako protesta egin zuten uztailaren 20an, Hiru eta Asotrava garraiolari autonomoen elkarteek eta bidesarien aurkako plataformetako ordezkariak, Hauek salatu zuten Bilbotik ordu laurdenero autobusa eduki arren ia batzarkide denak autoz joan zirela, Gernikako juntetxera, batzuk odizialetan.

Representantes de las asociaciones de transportistas autónomos Asotrava e Hiru junto a miembros de las plataformas contra el peaje en la AP8, AP68 y A636, se concentraron el 20 de julio a partir de las 8.30 de la mañana ante las Juntas Generales de Bizkaia en Gernika para expresar su rechazo al peaje que se implantará a los camiones en cinco carreteras de este territorio a partir de 2023. Precisamente, el pleno de las Juntas Generales reunido ese día en Gernika dio el visto bueno a este plan para cobrar peaje al transporte pesado.

También mostraron su rechazo al peaje asociaciones de Cantabria, como ASEMTRASAN, que se han unido a Asotrava e Hiru que han denunciado reiteradamente el afán recaudatorio de las administraciones que pretenden tapar "el agujero" o déficit de las cuentas públicas, y, al mismo tiempo, denuncian que, además,



Bidesariaren aurkako plataformek ere parte hartu zuten Gernikako protestan.

es una medida discriminatoria, porque no pagan todos los usuarios de las carreteras; justo lo contrario, sólo se pone en el punto de mira el transporte pesado por carretera; afectará a los transportistas de Bizkaia y alrededores que perderán competitividad con respecto al resto: "El peaje no lo pagará el transportista que pase de vez en cuando, sino nuestro transportista que circula diariamente por esas carreteras".

Los transportistas denuncian, además, que la decisión llega en un momento «insostenible» para el transportista que afronta la crisis provocada por los altos precios de los carburantes. "Tal y como se plantea el peaje al transporte no deja de ser una penalización al transportista que no está en la carretera por gusto sino cumpliendo con un servicio público que toda la sociedad demanda. En reiteradas ocasiones hemos trasladado la negativa

Garraiolariak salatu zuten bidesariak jarri nahi dituztela gasolioaren prezio altuarengatik egoera larrian daudenean

Beasain-Bergara errepideko erabiltzaileak haserre

del sector a la imposición de dichos peajes, que perjudican básicamente al transportista autónomo, y más en un momento de crisis económica grave en el sector con la escalada inasumible de precios del combustible”.

En opinión de las citadas asociaciones, es prioritario que desde los poderes y administraciones públicas se reconsideren medidas de este tipo en el momento de crisis en el que nos encontramos sino se quiere que el transporte de mercancías pare por inanición ante la grave situación actual en la que ya empiezan a faltar camiones en distintos sectores productivos.

Apoyo de las plataformas

Las plataformas contra los peajes en la AP8, Ap68 y A636 denunciaron que los políticos recomiendan a los ciudadanos que usen el transporte público pero ellos se desplazan en sus coches costeados por los contribuyentes a pesar de que dispone de autobús directo desde el centro de Bilbo a Gernika cada 15 minutos,

Con respecto a la aprobación de nuevos peajes en carreteras convencionales del territorio, en principio para los camiones, señalan que "el objetivo de esta nueva norma no es otro que acorralar aún más a los transportistas, un gremio muy envejecido y con dificultades para continuar con su labor.

Transportistas que utilizan diariamente la carretera A636 entre Beasain y Bergara nos han transmitido la indignación general de los usuarios de la citada vía, por las molestias generadas y la lentitud de las obras de asfaltado. Critican que trabajen en los dos sentidos simultáneamente, "lo cual resulta absurdo e infinitamente más peligroso para los usuarios y los trabajadores, como demuestran los múltiples accidentes ocurridos en la zona como consecuencia de las obras". Y no les parece justo que tengan que pagar mientras duren las obras.

Beasain eta Bergara artean egunero A636 errepidea erabiltzen duten garraiolariak adierazi digutenez, bide horretako erabiltzaileak, oro har, haserre daude, lan hauek egiterakoan Aldundiko arduradun eta langileek darabilten jokabidearekin. Abuztuan kexatu ziren eta irailan lanean jarraitzen dute.

A636 errepidean Beasaingo zatian lehen lau kilometroetan zorua konpontzeko lanak nola egin ari diren ikusita, adierazi digute euren egonezina,

erabiltzaileen haserre helarazi eta Aldundiaren jarrera kritikatu: "Inguruan darabilten makina-ekipo kopuruarekin (hiru fresatzeko makina, bi zabaltzaile, erraztatzeko makinak, zapalgailuak, arrabolak, etab.), lau kilometro horiek astebetean konponduta egon beharko lirateke, eta dagoeneko hiru aste luzatu da sufrimendua".

Abuztuan, gainera, bi zentzuetan aldi berean lanean ari zirela kritikatu zuten. "Hori zentzugabekeria handia da, eta askoz arriskutsuagoa erabiltzaileentzat eta langileentzat, obren ondorioz inguru horretan gertatutako istripu ugariak erakusten dutenez". Lehen asteen ondoren by pass-a antolatu eta lanak alde batean bakarrik egin zituzten eta zirkulazio dena beste bi errailetatik bidali. "Hori hasieratik egin behar zuten".

Ez zaie bidezkoa edo zuzena iruditzen errepidea sarri erabiltzen duten garraiolari horiei gainera, "jasanarazten digutenarekin gainera bidesaria ordaindu behar izatea". Euren ustez, obrek eragindako auto ilarak irauten duten bitartean, bidesaria kobratzeari utzi beharko liokete.

«No entendemos que hayan estado trabajando simultáneamente en los dos sentidos. Es mucho mas peligroso»

La asociación de consumidores OCU suspende a las autopistas vascas

Kontsumatzaile eta erabiltzaileen OCU elkarteak AP1 eta AP8 ordaindutako autobideen gabeziak agerian jarri ditu gidarien artean egin duen inkesta baten ondorioetan. Ibilbide arriskutsua, abiadura mugak, sarbide txarrak, atsedenekuen falta eta sarri izaten diren konponketa lanak dira kontsumitzaileen elkarteak jaso dituen kexatako batzuk.

La reconocida Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) suspende a las autopistas vascas Ap8 y Ap1 en una encuesta que acaba de presentar y que ha sido realizado a nivel estatal entre los usuarios que valoran diferentes aspectos de estas vías. El resultado del sondeo coloca a las autopistas gestionadas por las diputaciones de Araba, Bizkaia y Gipuzkoa, como las peor valoradas de todo el estado. En la encuesta no incluyen datos sobre la autopista Ap68 posiblemente porque su excesivo coste provoca que la mayor parte de los conductores la eviten.

Los usuarios critican el pésimo trazado de la Ap8, que une Bilbao

con Behobia, sus incontables curvas muy cerradas y los continuos límites de velocidad que obligan a circular incluso por debajo de los 100 km por hora en prácticamente todo el recorrido, y que consideran impropias de una autopista de alto peaje.

También critican el excesivo flujo de tráfico y las continuas obras que la ralentizan en el tramo de Gipuzkoa. Según la encuesta, es una infraestructura que hoy no se consideraría autovía, pero las diputaciones siguen lucrándose de ella.

Con respecto a la Ap1 que discurre entre Irun y Gasteiz,

otra autopista de alto peaje que debería también vertebrar la CAV, la encuesta revela el pésimo diseño de sus accesos, sus también continuas obras y la falta de áreas de descanso.

Las más caras

En ambas autopistas vascas se da la paradoja, que, junto a la Ap68, son de las autopistas más caras a nivel estatal y, en algunos tramos, incluso de toda la Unión Europea. En el caso de la autopista Ap8, que tenía que estar liberada desde 2003, hoy no reúne las condiciones que actualmente se exigiría a una autopista de peaje.

Este estudio independiente, contrasta con las encuestas que realizan las propias diputaciones, en las que no se recogen estas carencias de ambas vías de peaje que este verano han quedado en evidencia una vez más: casi todos los días ha habido retenciones.

Las plataformas contra los peajes han pedido una vez más la liberación de estas infraestructuras, "cuyo peaje solo obedece a un afán por sangrar los bolsillos de la ciudadanía, que ya paga suficientes impuestos con sus vehículos: así aumenta la inflación en la CAV trasladando a todas las personas que vivimos en Euskadi los altos costos repercutidos por culpa de los innecesarios peajes" denuncian las plataformas contra el peaje".

Ap8aren erabiltzaileek kritikatu dute zati askotan den 100eko abiadura muga ez dagokiola ordaintzen den autopista bati



Ap1, Ap8 eta Ap68ko Estatuko autopistarik garestienak dira, zati batzuk Europako garestienak.

Bidesarien aurkako taldeen kritika zorrotza

Ap68, A636 eta Ap8 autobideetako peajeen aurkako plataformek OCUren azterketa baloratu eta gogor kritikatu dute arduradun politikoen jarrera: Autobide horien gabeziarik gordinenak agerian jarri duen azterlana ikusita, adierazi dute Aldundiek denon diruarekin ordaindu eta egiten dituzten inkestetan inoiz ez dela gabezia nabarmen horietako bat ere

agertzen, "autokonplazentziarako eta, bide batez, herritarrek engainatzeko enkargatuak eta prestatuak baitaude".

Bidesarien aurkako plataformek esan dute, azpiegitura horiek liberatu eta doan jartzearen aldekoak direla: horren alde ari gara. "bidesaria herritarren poltsikoak odolusteko ahaleginaren ondorio baino

ez da, herritarrek bestela ere nahikoa zerga ordaintzen dituzte beren ibilgailuekin". Hala ere, Foru Aldundiek ez dute horrelako bidesariak kentzeko asmorik, lagun politikariak jartzen dituzte arduradun eta, bide batez, "EAEko inflazioa handitu: Euskadin bizi garen pertsona guztiei eragiten digu beharrezkoak ez diren bidesarien erruz jasanarazitako kostu handiak.



IRÚN

Avda. Letxunborro, 53

943 61 61 61

629 537 316

irun@glassdrive.es

GLASSDRIVE® 
Tu experto en lunas para camiones

Tarjeta de gasoil de 25 € de regalo para los transportistas por cambiar la luna

**TRUCK
SERVICE**

Servicio especializado para los profesionales del transporte

Se acerca la entrada en vigor del sistema de facturación Ticket Bai

El 1 de diciembre entrará en vigor el sistema de facturación digital Ticket Bai para los transportistas autónomos en Araba, el 1 de abril de 2023 en Gipuzkoa mientras que en Bizkaia no llegará hasta el 1 de enero de 2024,

Se trata de un proyecto compartido entre las tres diputaciones forales y el Gobierno Vasco que tiene como objetivo evitar el fraude fiscal.

Todos los trámites se realizarán telemáticamente, los contribuyentes se deberán

familiarizar y acostumbrarse a usar este 'software' de gestión fiscal, lo que les supondrá cierto esfuerzo o molestia.

Identificación electrónica

Desde el servicio jurídico y de contabilidad del sindicato se recomienda a los transportistas que vayan formalizando algún tipo de firma o tarjeta electrónica, ya que lo van a necesitar para cumplir con el sistema Ticket Bai así como para otras gestiones en Hacienda, Seguridad Social o Tráfico. En el plazo de pocos meses se necesitará para todo tipo de gestiones.

Ticket Bai obliga a toda persona o empresa que ejerza una actividad económica a comunicar al fisco las facturas que emita, al momento.

Grupos de pequeños autónomos han mostrado su disconformidad con el sistema, por las dificultades técnicas y económicas que les acarrea adaptarse al nuevo sistema, ya que exige digitalización y pequeñas inversiones como la formalización de algún sistema de identificación digital.

Hiru recomienda que los transportistas dispongan de DNI electrónico o alguna otra firma digital, entre las cuales considera la más efectiva Izenpe, por sus prestaciones, vale para casi todas las gestiones, así como por su duración, 4 años, más prolongado que otros.

Hilabete batzuren buruan edozein justio ofizial egiteko sinadura elektronikoa behar beharrezkoa izango da

Desestimada la querrela contra Oiarbide

La Audiencia Provincial de Gipuzkoa ha desestimado las querrelas de las asociaciones de transportistas Fenadismer e Hiru contra la diputada foral de Infraestructuras Viarias, Aintzane Oiarbide.

Según el auto, en la actuación de la diputada foral y en relación a la denuncia por prevaricación "no hay visos de delito" de

desobediencia, por seguir cobrando el peaje a pesar de las sentencias judiciales que anulaban las normas aprobadas para su implantación en las carreteras N1 y A15.

El fallo abunda en esta idea señalando que en la actuación de Oiarbide no hay signo de "actuación contraria a derecho". En este sentido, añade que

la decisión de la diputada de mantener el canon hasta que la sentencia fuera publicada en el Boletín Oficial de Gipuzkoa se sostuvo en informes tanto de la propia Diputación como de entidades ajenas a ella, como el del "prestigioso despacho de abogados" Gómez-Acebo y Pombo, del "letrado-jefe del servicio de defensa y asistencia jurídica de la Diputación".

Representantes de 15 asociaciones se reunieron en agosto en Burgos

El sábado 6 de agosto, representantes de 15 pequeñas asociaciones de transportistas se reunieron en Burgos para abordar las problemáticas del sector.

Dos representantes del sindicato de transportistas autónomos Hiru y otros tantos de la asociación navarra Tradisna, acudieron a la cita junto a miembros de otras 15 asociaciones de transportistas de Galicia, Asturias, Cantabria, Aragón, León, Zamora, Burgos y Valencia en el Hotel Abba de Burgos.

El objetivo de esta primera reunión fue tomar contacto, conocerse para intercambiar opiniones, abordar problemáticas y posibles soluciones, acercar posturas, y plantear la posibilidad de que el grupo se asocie para defender intereses de los pequeños transportistas, al margen de las asociaciones que hasta ahora han formado parte del Comité del Transporte por Carretera (CNTC).

Representar al autónomo

Los representantes de Hiru valoraron positivamente esta primera toma de contacto con otras asociaciones similares que también representan a transportistas autónomos y pequeñas empresas.

Estas asociaciones no están de acuerdo con la interlocución ni con la representatividad del CNTC. Opinan que el Comité no defiende los intereses de los transportistas autónomos y microempresas. Por ello no descartan seguir reuniéndose y unirse para consolidar la asociación de asociaciones y poder representar a los transportistas en el comité o ante los representantes gubernamentales.

Experiencia de Fetranza

Victor Fernández Pastor, presidente de Fenaport y de Fetranza que forma parte del CNTC, intercambió su experiencia como parte del Comité. A la asamblea también fue invitado Manuel Hernández, presidente de la Plataforma en Defensa del Sector del Transporte, que rechazó la invitación y no acudió a Burgos.

Cada representante de las asociaciones tuvo la oportunidad de exponer abierta y libremente sus opiniones, en la reunión que comenzó a las 10:30 se prolongó durante más de tres horas. En un debate absolutamente libre y abierto, se abordaron junto con la situación actual del sector, la representatividad de los transportistas, y otros problemas que les afectan de forma directa y común a todas ellas.

Se agotan las ayudas para el achatarramiento

Un ejemplo de la pésima situación que hoy vive el transporte es el alto número de transportistas que han optado a las ayudas para el achatarramiento de vehículos que se pueden pedir desde marzo de este año. Las ayudas para la compra de vehículos eléctricos o de hidrógeno apenas han tenido acogida, la práctica totalidad de las solicitudes presentadas han ido dirigidas al achatarramiento de vehículos.

Así, parece seguro que el presupuesto total de 400 millones a repartir en tres años, previsto por el Gobierno para este Plan, se van a agotar mucho antes. Muchas Comunidades ya han repartido todos los fondos disponibles, dado el aluvión de solicitudes presentadas por los transportistas. El objetivo de achatarrar 20.000 camiones y 3.000 autobuses se alcanzará antes de lo previsto.

Rectificación

En la entrevista realizada al transportista Benito Pequeño en el número 117 de la revista garraiolariok, éste manifestaba que fundaron Transportes Bidasoa y ahora están en Truck&Weels. Antiguos compañeros socios de Transportes Bidasoa señalan que no es cierto: su esposa se incorporó a posteriori, años después de su fundación a Transportes Bidasoa.

Las retenciones de Biriatu colapsan Irun

Irteera eta itzulera operazioek betidanik izan dute eragina Irungo mugan, baina aurtengo udakoa berezia izan da. Ia egunero izan dira auto ilarak Biriatuko ordainlekuan, 12 kilometrotarainokoak. Horrelakoetan batzuk autopistatik ateratzen dira Hendaiaiko beste bi pasabideetatik saiatzeko eta autoz betetzen da Irun. Santano Irungo alkateak barrerak askatzeko eskatu du. Oiarbide Garraio arloko diputatuak, aldiz, Madril eta Pariseko Gobernuari bota die errua.

El malestar y las quejas ante las retenciones que se han producido en Biriatu debido al intenso tráfico que se registra en periodo estival por los numerosos vehículos que vuelven a Europa de sus vacaciones, a las paradas para pagar el peaje y a los controles policiales, se han intensificado este año entre transportistas y vecinos de la ciudad fronteriza.

A finales de agosto, con la Operación Retorno en pleno apogeo, las largas caravanas de vehículos fueron diarias y kilométricas, especialmente a su paso por el

punto fronterizo de Biriatu. Según datos aportados por Tráfico, las colas en la autopista Ap8, en sentido Baiona llegaron a alcanzar 12 kilómetros algunos días por las tardes, y se mantuvieron durante horas provocando molestias no sólo para los conductores en tránsito también para los vecinos y vecinas de Irun que soportan el colapso y



problemas continuos del tráfico en el centro de la ciudad.

Varios factores confluyen para explicar esta situación. Muchos conductores tratan de eludir los atascos saliendo de la carretera en la localidad fronteriza, sin percatarse de que cruzar la muga a través de los dos únicos pasos que existen en Hendaia es una solución aún peor que, además de llevar más tiempo, puede colapsar también la variante o el propio centro de la localidad fronteriza, como ya ha sucedido.

Desde el Ayuntamiento han

[«Muga Hendaiaitik pasatzeko asmoarekin ilara uzten duten ibilgailuek zailtasunak eta trafiko arazoak Irun erdira zabaltzen dituzte»](#)



20 egunetan ilara luzeak izan dira, luzeenak Biriaturuko mugatik Hegoalderantz Lapurdira pasa nahi zuten ibilgailuenak.

insistido en la necesidad de «levantar las barreras y no cobrar los peajes en Irun y Biriatur cuando se producen importantes retenciones» como en el caso de las de estas últimas semanas.

Malestar entre transportistas

Transportistas de Hiru consultados por Garraiolariok han criticado la situación. No es normal en su opinión que a veces las retenciones de varios kilómetros se produzcan ya en el peaje de Irun, "este año ha habido más tráfico que otras

veces. Parece que después de dos años sin visitar a sus familiares de Marruecos y Argelia por las restricciones del Covid esta vez se han apuntado todos". A la mayor afluencia se suman los controles migratorios que las autoridades francesas llevan a cabo desde finales de 2015, más exhaustivos con los vehículos procedentes de África lo que ralentiza el paso por el peaje.

Los transportistas son los más perjudicados, porque les obligan a circular sólo por el carril izquierdo

lo que genera largas colas. Para evitar retrasos procuran salir a horas "raras". "No se puede cruzar la frontera por la tarde ya que puedes tardar varias horas. El peaje debería estar unos 10 kilómetros más adelante. Pero así las autoridades de tráfico francesas tienen más ordenado la circulación en sus carreteras y evitan este tipo de situaciones en su territorio. Las retenciones se trasladan así al otro lado de la frontera".

Incendio en Las Landas

Los primeros incidentes se produjeron cuando cerraron la frontera por un incendio en Las Landas. Las retenciones ya fueron importantes y la circulación complicada desde el día 10 de agosto debido a las restricciones de tráfico

[«Aurten Europan bizi den magrebtar asko pasa da bi urtetan ezin izan dute eta Covidarengatik senideak bisitatzerik izan»](#)

ERREPORTAJEA

decretadas por las autoridades galas como consecuencia del fuego que arrasó las Landas. Cabe destacar que la frontera permaneció cerrada desde primeras horas de la mañana para los vehículos pesados a pesar de que el incendio se inició a 216 kilómetros de la muga, donde las colas superaron los siete kilómetros por la tarde y atraparon a muchos transportistas.

Como medida preventiva, la Ertzaintza había restringido la circulación a vehículos pesados en la A-1 a partir del kilómetro 385, a la altura de San Millán en sentido Irun.

Tráfico intenso

Cabe destacar también que durante todo el mes de agosto se produjeron retenciones en la Ap1 en Gasteiz así como a la altura del peaje de Zarauz, por la densidad del tráfico debido a los miles de vehículos de las familias europeas de origen magrebí que regresan a casa tras pasar sus vacaciones en Argelia o Marruecos.

Según los datos de la Dirección General de Tráfico, la operación salida se saldó con 350.000 vehículos que cruzaron el Estrecho en dirección a África, la mayor parte de los cuales procedían de otros países europeos. Este éxodo temporal ha regresado este verano tras dos años sin haberse podido realizar por el Covid.

Tanto el Ayuntamiento de Irun como la Diputación de Gipuzkoa, así como los vecinos de Irun, usuarios de la autopistas y transportistas consideran la situación como "insostenible".

Los transportistas se quejan de las condiciones "insufribles que padecen" en la zona de Biriato. En su opinión las «interminables



Biriato kamioi ilaren arazoa ez da berria. Urtean hainbat aldiz gertatzen da.

[Jose Antonio Santano Irungo alkateak Biriato auto ilarak daudenean ordainlekuko hesiak zabaltzeko eskatu du](#)

colas» impiden a estos profesionales desarrollar su trabajo «con normalidad y dignidad».

Además, es un problema que se repite todos los años, "establecen los peajes para llenar las arcas, pero cuando tantos transportistas se quedan atrapados en los embudos miran hacia el otro lado».

Rifi rafe entre PNV y PSE

El problema de las kilométricas colas que se han registrado en la muga se ha convertido en un arma arrojada en el terreno político. El alcalde de Irun, José Antonio Santano, ha reclamado en varias ocasiones en las últimas semanas que se tomen las medidas necesarias para

aliviar las situaciones en las que la densidad de tráfico perjudica directamente también la vida de los iruneses, reclamando que se levanten las barreras y no se cobre peaje en Irun y Biriato cuando se producen importantes retenciones, recuperando la práctica llevada a cabo hace unos años por las empresas que gestionan las autopistas Ap8 y A63.

De hecho, el Ayuntamiento de Irun al completo, con los votos favorables de todos los partidos políticos (incluso el PNV), respaldó una declaración institucional con la petición. El alcalde incidió en que «tenemos unanimidad para plantear que levanten las barreras de los

[Trafiko Zuzendaritzak Irteera-Operazioari buruz emandako datuak adierazgarriak dira. 350.000 ibilgailu pasa dira Afrikara](#)



Biriato ordainlekuan ilarak daudenean bidea zabaltzeko eskatu du Santano Irungo alkateak.

[Aintzane Oiarbide diputatuak Santano alkateari erantzun dio Paris eta Madrilgo Gobernuek dutela konponbidea](#)

Lanak Zarauzko ordainlekuan

Ap8 autobidean Zarauzko bidesaria berritzeko lanak abenduan amaitzea espero du Bidegik. Berrito irailaren 19tik aurrera hasiko dira sistema modernizatzeko lanak. Helburua bidesariaren ordainketa arintzea eta errepideak izan ohi dituen auto-ilarak saihestea da.

Gaur egun bide zaharretan orduko 450-600 ibilgailu inguru pasatetik berrietan orduko mila pasatuko direla

aurreikusten dute. Bidegiren egitasmo horren aurrekontua, BEZik gabe 6,1 milioi eurokoa da, autobideen erabiltzaileei kobratzen zaizkien bidesarien bidez ordainduko da.

2023tik aurrera lau bide finko izango ditu Bilborako noranzkoan, eta bi, Zarautzetik autobidera sartzeko. Beste aldetik, zortzi errei egongo dira Donostiarako bidean, eta hiru Zarautzera. Erdiko hiru erreiak anibalenteak izango dira.

peajes cuando hay colas».

El 1 de setiembre los diputados jeltzales Aintzane Oiarbide e Iñigo Barandiaran acusaron a Santano de «populismo» y le emplazaron «a que pida a Pedro Sánchez que reconduzca el problema de la frontera».

En opinión de Oiarbide, el problema solo se produce en dirección Francia, siempre en el peaje de Biriato, agravados por los controles realizados por la gendarmería francesa: "las acusaciones de los últimos días del Ayuntamiento de Irun no son aceptables. El alcalde Santano hace populismo porque sabe que la política fronteriza no es competencia de la Diputación Foral de Gipuzkoa ni del Gobierno Vasco, sino de los estados español y francés».

ERREPORTAJEA

Oiarbide recordó las obras de mejora que Bidegi realizó en 2019 con el objetivo de agilizar el paso de los vehículos que transitan por la zona. En los peajes se ha incorporado "tecnología de última generación que permitirá el paso de hasta 1.000 vehículos/hora por cada una de las vías".

Una remodelación similar a la que se está realizando actualmente, y con el mismo objetivo, en el peaje de Zarautz, "levantar las barreras no solucionaría nada, porque las colas comienzan 7 kilómetros antes, en el peaje de Biriatu".

Por su parte, el diputado del Congreso y portavoz de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Iñigo Barandiaran explicó que EAJ-PNV registró en el Congreso

Biriatuko ordainlekuan muga igarotzeko zain zeuden gidariek, bapatean, ezusteko handia izan zuten zebra bidean ikusi zutenean

el 29 de agosto una batería de preguntas por escrito al Gobierno español sobre estas preocupantes retenciones, que se registran en la muga entre Gipuzkoa y Lapurdi.

Una cebra de paseo por Biriatu

Los conductores que hacían cola en las habituales retenciones veraniegas en los peajes de la Ap8 en Biriatu, Irun, se llevaron una enorme sorpresa el 27 de agosto por la tarde cuando vieron a una cebra de paseo entre los vehículos parados en la caravana.

Fue la nota anecdótica del colapso de tráfico que sufren todos los veranos los usuarios de la autopista, así como, los vecinos de Irun por los efectos de las operaciones de salida y retorno.

Transporte complicado

Las redes sociales dieron cuenta inmediatamente del paseo que se dio una cebra en plena autopista. Al parecer se escapó del camión en el que lo transportaban. Esta claro que el transporte de animales vivos tiene sus complicaciones y requiere



Kosta zitzaien jerdarmeei zebra harrapatzea. Gutxi gorabehera ordu erdi ibili zen libre.

Zebra hara eta
hona ibili zen
auto ilaran ziren
ibilgailuen artean
jerdarmeeek
harrapatu zuten
arte



de un cuidado especial. En los recorridos largos es necesario para para que puedan comen y beber. Y esa operación se debe realizar con mucho cuidado para prevenir que se escape algún animal. En este caso parece que la cebra se escapo del vehículo en el que su propietario la transportaba de vuelta a casa, tras

Zoo batetik etxera zekarren jabeak. Ilaran geldi, kamioitik ihes egin zuen.

un periodo de préstamo a un zoo.

El animal se paseó entre los vehículos hasta los gendarmes pudieron atraparlo. Los policías

precisaron de casi media hora hasta que una agente una agente se ganó su confianza con un manojito de hierba en la mano, según relataron en las redes sociales.



**INSTITUTO para
la SEGURIDAD
en las CARGAS**



BEZABALA

CABLES Y ELEVACIÓN

BOROA Amorebieta Etxano
944483800 - 699301063
www.bezabala.es

Formación teórica y práctica de amarre y estiba para transportistas en las instalaciones de ISEC-Bezabala

Nos desplazamos al recinto del cliente para dar cursos personalizados a la empresa y sus cargas

Auditorias integrales a nivel tecnico y legal para el cumplimiento de la normativa

Instrucciones para que el transportista visualice de forma sencilla la tecnica, capacidad y numero de amarres necesarios

Uso de APP Android desarrollada por ISEC para el calculo de estiba y sujecion de cargas

► GARRAIOLARI

Garraiolarien lan istripu eta odol jarioa ez dira uda garaian gutxitu

Las concentraciones de los sindicatos vascos contra la precariedad y los accidentes laborales no han disminuido en verano. En total han fallecido por lo menos 8 transportistas en las carreteras vascas durante 2022, de un total de 52 fallecidos en Hego Euskal Herria en accidentes laborales este año. Cada cinco días muere un trabajador en siniestros que en la mayoría de los casos se pueden evitar.

Urteko lehen zortzi hilabetetako balantzea latza da lan istripuen alorrean. Bost egunetik behin hiltzen da langile bat istripuan, guztira 52 hil dira urte hasieratik. Garraiolarien heriotzen estatistikak ere ez dira hobek. Aurten zortzi hil dira Euskal Herriko errepidetan, beraz hilerio daukagu hildakoren bat.

Azkena bihotzekoak jota hil zen Oiartzungo Lanbarren poligonoan abuztuaren 15ean. Botrans enpresarentzat aritzen zen lanean, baina karga baterako DSV enpresak kontratatu zuen. Goizaldean

abiatzekoa zen, baina goizean aurkitu zuten hila bere kamioiaren kabinaren barruan bakardadean.

Bihotzekoak jota bidean geratzen diren garraiolarien kopurua handia da. Maiatzean bi hil ziren, abuztuan bat. Hiru sindikatuak behin eta berriro salatu du istripu horiek ez direla heriotza naturalak ofizialki lan-istripuen estatistikak murrizten saiatzen badira ere, heriotza natural edo errepideko ezbehar gisa hartuta. Lan baldintza kaskarren ondorio dira eta argia da Jaurlaritzaren ardura.

La siniestralidad laboral no descansa en verano. Los sindicatos vascos se concentran cada vez que un transportista pierde su vida



Batetik, lan ikuskaritzara indartu beharko luke, baldintza kaxkarrak saihesteko, arauak betetzen ez dituztenak zigortzeko eta bestetik, jakina denez tentsio eta estres mailak bihotzean arazoak eragiten dituela, garraiolarien artean gaitz kardiobaskularren kopuru, ondorio eta eragin handia aintzat hartu beharko lukete lan osasun eta prebentzio betebeharreran. Garraiolarien bizitza dago jokoan.

Jardunaldi luzeak

Azken finean, gero eta estuagoa da garraiolariaren lana, bizimodua aurrera ateratzeko sektorean diren zailtasunen, azpikontratazioen, lan jardunaldi luze eta estuen edota enpresek eragindako presa eta presioen ondorio dira gertaera hauek.

Aipagarriak dira batetik aurten 50 langile baino gehiago direla



En la imagen, concentración en Aia de recuerdo al transportista fallecido en Orio al volcar su hormigonera.

lan istripuetan Euskal Herrian hildakoak eta horietatik zortzi direla garraiolariak, azkenengo biak,

gehituta, Elgoibarren abuztuaren 10ean kamioia A8tik erorita hil zena eta 15ean Lanbarrenen kamioian

aurkitu zutena. Hilero garraiolari bat hil da Euskal Herriko errepide eta industrialdeetan.

«Las políticas de prevención deberían reflejar la alta incidencia de las afecciones cardiovasculares entre los transportistas»

Elgoibarko istripua oso ikusgarria izan zen. Trailerrean zihoazen bi garraiolarietatik bat hil egin zen, eta bestea ateratzeko zailtasunak izan zituzten suhiltzaileek. Ibilgailua autopistatik 624 errepidera erori zen



TALLERESPAMENDI

Mekanika eta Elektrizitatea

Zerbitzu ofiziala

DAF

ISUZU

**SCHMITZ
CARGOBULL**

943 624193 info@tallerespamendi.com

Arañaburu kalea 4 C, Lanbarren poligonoa 20180 Oiartzun (Gipuzkoa)

DAF salmenta 699 838 069

► GARRAIOLARI

Elgoibar parean. Goizaldean gertatu zen istripua.

ELA, LAB, ESK, STEILAS, Hiru eta ENHE sindikatuak lan istripuak gertatu diren aldiro bat egin dute, ezbeharrak salatzeko "Lan istripu gehiagorik ez, prekaritatea hiltzailea" dioen pankarta hartuta.

Elkartasuna eta salaketa

"Horrelakoetan batetik gure elkartasuna adierazten diegu hildakoaren senide, lankide eta gertukoei, horrelako une eta gertaera latzak berriro gerta ez daitezen agintariei lan baldintza kaxkarren aurkako neurriak eskatzearekin batera.

Euskal Herriko errepideetan gertatu diren azken bi kasu horietan urrutikoa zen gidaria: 60 urteko magrebtarra hil zen Elgoibarren eta Europa ekialdeko 52 urteko gizasemea, Oiartzunen, biak ere nazioarte mailan ibilbide luzeko lanak egiten zituztenak.

Euskal sindikatuak salatu dute, "gure ekoizpen sistema eta gure sozioekonomia lurralde txiroagoetako lan baldintza prekarioetan oinarrituta dago, hau da kapitalismoaren beraren funtsa, funtsean irauli behar duguna, kapitala denaren aurretik jartzen duela, baita bizitzaren aurretik ere.

Lehen bost hilabete latzak

Estatu mailan, 2022ko lehen bost hilabetetan garraio eta logistika sektoreko lan istripuen estatistika adierazgarria da.

«Los cinco primeros meses de 2022 ha aumentado un 12,15% la siniestralidad laboral en el sector del transporte»



Concentraciones realizadas en agosto frente a las empresas Amenabar y DSV.

Maiatzera bitartean ugaritu egin dira errepideko garraiolarien istripuak, aurreko urteetakoekin alderatuz. Guztira langilearen baja eragin duten 16.680 ezbehar gertatu

dira, 2021eko lehen bost hilabetetan baino ehuneko 12,15 gehiago. Istripu horietan, guztira, 48 langile hil ziren.

Bihotzekoak, garuneko isuriak eta diabetesa dira garraiolarien gaixotasun profesionala garrantzitsuenak. Complutense Unibertsitateak garraio lanbideak osasunerako dituen arriskuei buruz egindako azterketa baten ondorioa da.



Las istripu gehiagorik ez! Prekarietatea hiltzailea" dioen pankarta Euskal Herri osoan dabil bueltaka.

Osasun arazoak

Gidari profesionalen osasun arazo handienak dira, bihotzeko eta garun isuriak alde batetik, eta tentsio altua, diabetesa eta obesitatea, bestetik Madrilgo Unibertsitate Complutenseak burutu duen ikerketa horrek baieztatu ahal izan duenez.

Garraiolarien artean heriotza tasa handia dagoela

egiaztatu dute eta erretiro adinean eragina izan beharko lukeela ere bai. Hori eskatzen ari dira aspalditik garraiolariak, aldarrikapen historikoa da, "horrek bide-segurtasun handiagoa ekarriko lieke bai gidariei bai errepideetako erabiltzaile guztiei". Garraiolarien ustez adinarekin ondo gidatzeko beharrezko diren zenbait gaitasun galtzen joaten direlako.

Ezbehar-tasak gora egiten du adin jakin batetik aurrera, eta lanbide-gaixotasunak ere ugartzen hasten dira. Dena den, Madrilgo Gobernuak ez dauka momentuz erretiratzeko adina aurreratzeko asmorik.

Etorkizunik ez

Sarri garraiolariak "lan-baldintza nekagarri, arriskutsu, osasungaitz eta, batzuetan, toxikoetan jarduten dira ikerketak adierazten duenez. Horren ondorio da sektorean ez dagoela erreleborik, belaunaldi berriek ez dute lanbidea aukeratzeko, berez pizgarririk gabeko lanbidea delako".

«Infartos, derrames cerebrales y diabetes son las principales y propias afecciones de salud entre los transportistas»



Gurpilen aldaketa: bazkide guztientzako prezio bereziak

Galdetu eta deskontuen
berri emango dizugu



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

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

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

HIRU ASEGURUAK, precios 2022

CABEZAS TRACTORAS (NACIONAL- INTERNACIONAL)	HIRU 2022	GRÚA O VOL.	
CAMION RIGIDO NACIONAL	1202,60 €	1.239,40 €	* Responsabilidad Civil Obligatoria.
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	955,55 €	1.065,20 €	* Responsabilidad Civil Voluntaria 50.000.000€.
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.088,90 €	1.176,70 €	* Defensa jurídica nacional o internacional dependiendo del ámbito de la póliza.
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.285,05 €	1.386,65 €	* Roturas de lunas 100%
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.356,80 €	1.438,30 €	* Asistencia en viaje hasta 6.000€ (3.000€ rescate y 3.000€ remolaje), excepto furgonetas que disponen de una asistencia ilimitada. (Independientemente del ámbito nacional o internacional)
CAMION RIGIDO INTERNACIONAL			* Accidentes corporales del conductor 24 horas (profesión): Muerte/Invalidez Permanente absoluta, parcial o total 50.000€ y asistencia Sanitaria. Confirmamos que el coste de añadir un conductor más sería 46,92€/año. (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación). * Accidentes Cinegéticos (excepto semirremolque y remolques).
TRAMO 1 (3,5-9 tns9)	955,55 €	1.065,20 €	* Menores 25 años: incluida.
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.088,90 €	1.176,70 €	* Entrada en puertos: incluida.
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.408,80 €	1.487,50 €	* RC en parado para vehículos basculantes y/o grúa: incluida con una franquicia de 150€ (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación).
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.507,65 €	1.631,55 €	
SEMIRREMOLQUES (NACIONAL-INTERNACIONAL)	400,90 €	421,20 €	
REMOLQUES (NAC.- INTER.) DESDE 3,5TNS/10TNS	247,50 €	253,45 €	
>10TNS	300,10 €	310,75 €	
FURGONETAS	813,00 €		

MERCANCIAS		Cap asegurado	Prima 2022	Avería frío	CMR 2022
Coberturas Ampliadas ESP	150 €	5.000	167,00 €	231,77 €	146,32 €
Robo	150 €	10.000	193,14 €	268,04 €	149,53 €
Mojaduras	150 €	15.000	246,74 €	342,44 €	191,83 €
Roturas	150 €	20.000	296,30 €	411,22 €	234,13 €
Mala estiba	150 €	25.000	344,78 €	478,51 €	276,90 €
Huelgas	150 €	30.000	386,74 €	536,75 €	319,15 €
Riesgos Extraordinarios	Sin	35.000	430,98 €	598,15 €	361,02 €
Carga/Descarga	150 €	40.000	470,84 €	653,47 €	384,52 €
Gastos remoción 6.000€	Sin	45.000	533,33 €	740,19 €	408,01 €
Avería Frigorífico	500 €	50.000	538,73 €	747,67 €	431,52 €
CMR		55.000	592,59 €	822,45 €	455,01 €
Transportista LCTTM/CMR	150 €	60.000	625,35 €	867,91 €	478,51 €
Robo	300 €	65.000	657,24 €	912,16 €	502,01 €
Gastos remoción 6.000€	Sin	70.000	684,75 €	957,03 €	525,50 €
* Ámbito: Nacional, UE, Andorra, Suiza y Lichtenstein		75.000	743,43 €	1.031,78 €	550,09 €
* Cálculo de la prima: Por matrícula		80.000	775,76 €	1.076,65 €	566,10 €
* Mercancías excluidas: Tabaco; Décimos de Lotería; Tarjetas de crédito, cheques de viaje, telefonía, etc; Recetas médicas; Equipajes; Mudanzas; Peletería; Herramientas; Mercancía averiada; Contenedores exteriores; Vehículos automóviles excepto carretillas elevadoras y tractores agrícolas; Caravanas, aviones y embarcaciones.		85.000	818,86 €	1.136,47 €	582,12 €
Animales vivos. Chatarra no férrea, Cobre, níquel... (Consultad toda la lista en Hiru)		90.000	850,88 €	1.181,33 €	598,15 €
		95.000	905,05 €	1.256,09 €	614,16 €
		100.000	937,37 €	1.300,95 €	630,19 €
		105.000	996,62 €	1.383,20 €	667,57 €
		110.000	1.007,41 €	1.398,17 €	704,96 €
		115.000	1.039,73 €	1.443,00 €	742,34 €
		120.000	1.050,50 €	1.457,97 €	774,38 €
		125.000	1.088,21 €	1.510,30 €	811,77 €
		130.000	1.093,59 €	1.517,78 €	849,14 €
		135.000	1.142,08 €	1.585,08 €	886,53 €
		140.000	1.169,01 €	1.622,45 €	923,92 €
		145.000	1.185,18 €	1.644,89 €	961,29 €
		150.000	1.190,56 €	1.652,36 €	998,68 €
Si se transporta PELIGROSAS hay que AVISAR A LA ASEGURADORA (excluidas explosivas, auto inflamables y radioactivas).-		200.000	1.384,51 €	1.921,52 €	1.036,07 €
		300.000	1.713,13 €	2.377,62 €	1.046,75 €

RESPONSABILIDAD CIVIL	2022 con patronal Fact. de 130.000	2022 con patronal Fact. de 260.000	Peligrosas con patronal Fact. de 130.000	Peligrosas con patronal Fact. de 260.000
Límite asegurado 300.000 €	120,08 €	183,30 €	279,36 €	460,88 €
Límite asegurado 600.000 €	211,20 €	282,10 €	368,71 €	589,93 €

BABESA

ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA



¿CONOCES ALGÚN SEGURO QUE TE DEVUELVA DINERO?

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

La EPSV, además de ser una herramienta que permite al transportista tener su vehículo asegurado a todo riesgo, es también una herramienta de ahorro.

Al final de su relación con Babesa, el transportista podrá recuperar hasta el 60% de las cantidades abonadas en concepto de prima.

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Lasarten hurrengo ikastaroa CAP karneta berritzeko (prestakuntza jarraitua), urriaren amaieran hasiko da.

BIZKAIAN ERE BAI

Larrabetzuko bulegoan ere hasiko da Hiru garraiolariak behar dituzten baimenak eskuratzeko edo berritzeko ikastaroak ematen. Interesatuak harremanetan jarri eta izena eman dezakete sindikatuaren bulegoetan. Bizkaian CAP karneta berritzeko ikastaroa, urriaren burutuko da Hiruk eta Bideko Aterpek Larrabetzun dituen bulegoetan.

Ikastaroa egiteko interesa duen edonor jarri daiteke Hirurekin harremanetan, eta berauen antolaketari buruzko informazio eguneratua jasoko du sindikatuak lau herrialdetan dituen bulegoetan.

El sindicato Hiru organiza cursos de **Formación continua de CAP, Obtención y renovación de ADR** en las oficinas de Lasarte-Oria, Larrabetzu y Langraitz-Oka. El próximo será el curso para renovar el carné CAP a finales de octubre en Lasarte.

CURSO en BIZKAIA

Hiru amplía su oferta formativa a Bizkaia y organizará cursos en las oficinas del sindicato en Larrabetzu. Los interesados pueden ponerse en contacto e inscribirse en cualquiera de las oficinas. En Bizkaia se llevará a cabo un curso de renovación de carnet CAP, que tendrá lugar en octubre en las instalaciones de Hiru y Bideko Aterpe en Larrabetzu.

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

Txoferrak

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

Salgai

Se vende **MAN 18.285** camión dos ejes del 2005 con tarjeta, 285 CABALLOS. ITV pasada
Interesados llamar al teléfono **686 465 371**

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

► DENBORA-PASAK

7 diferencias desberdintasunak

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

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

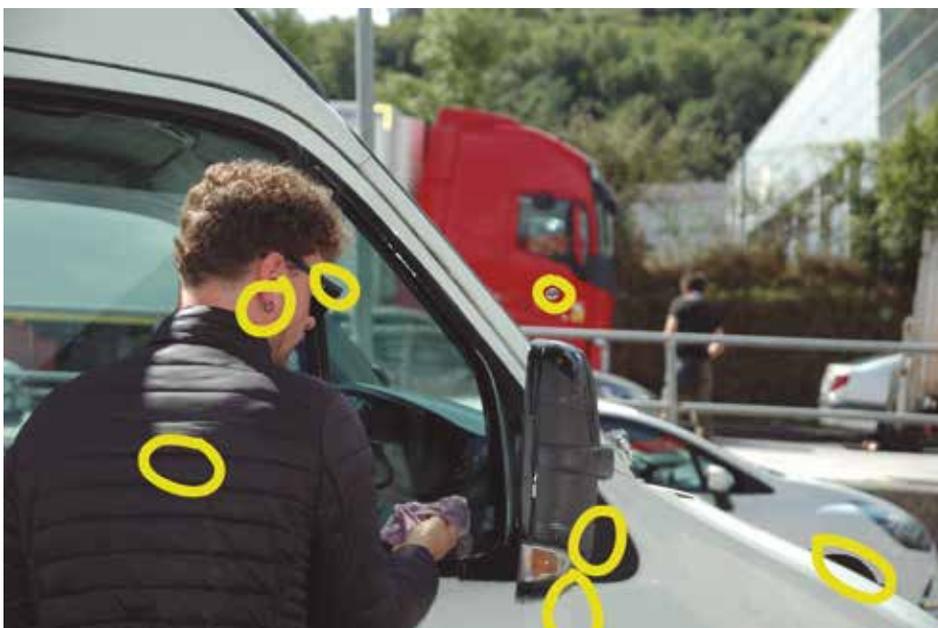


Zazpi desberdintasunak furgoneta-jatetxe berezi honetan daude. Ez inguruan. Topa itzazu!

117. aleko erantzunak

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

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



Sudoku zail xamarrak

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

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

Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

NAN:
DNI

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Helbidea:
Dirección

Herria:
Población

PK:
CP

Telefonoa:
Teléfono

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

Jarduera datuak / Datos de la actividad

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Mota:
Serie

Lan mota:
Tipo de trabajo

Ibilgailua:
Vehículo

Matrikula:
Matrícula

Zama:
Carga útil

Erdi-atoia:
Semirremolque

Matrikula:
Matrícula

Banketxea:
Entidad bancaria

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

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

Sasine Poligonoa
Utza Kalea 7 Larrabetzu
Salida 25 del corredor
del Txorierri
944046664
larrabetzu@hiru.org

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

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

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal HIRU GARRAIOLARIEN SINDIKAL KONFEDERAZIOA, con domicilio en Langraiz Oka (Los Llanos industrialdea A kalea 13) le informa de que los datos de carácter personal que Ud. nos facilite serán incluidos en un fichero responsabilidad de esta entidad con la única finalidad de prestarle servicios de asesoría de transporte. Ud. en cualquier momento podrá 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.

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

**Lau zerbitzugune dauzka
Bideko Aterpek Hego Euskal Herrian:
Arabako, Langraitzen;
Nafarroan, Galarren;
Gipuzkoan, Oiartzunen
eta Bizkaian, Larrabetzun.**

**Edonora joanda ere
kalitatezko gasolioa
topatuko duzu bidean.
Hori aukera,
hori mauka!**

BIDEKO

**GASOLIO ONENA
PREZIO EZIN HOBEAN**

**EL MEJOR GASOIL
AL MEJOR PRECIO**