

GARRAIO LARIOK

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

122. ZK



2023/05

HIRU



No hay alternativa

**El cargador tiene que asumir
el gasto del peaje**

**Autopistako bidea hartu
dute kamioiek Bizkaian**

**Bide nagusi guztietañ
ordaintzen dute Gipuzkoan**



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.



Inventamos 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

Ez dauka alternatibarik

Ez dauka beste aukerarik. Garraiolarri autonomoak bezeroari pasa behar dio Gipuzkoa eta Bizkaian bidesarietan ordaintzen duena. Tasa hori ez dagokio garraiolarriari. Garraioa kontratatzen duenak ordaindu behar du, bai ala bai. Horixe eskatu zuten martxoan Eibarren elkartu ziren sektoreko Euskal Herriko elkarteko guztietako ordezkariek. Eta administrazioari ere luzatu diote eskaera, hori horrela izan dadin pausuak eman ditzan. Argi adierazi beharko luke Aldundiak hori horrela izan behar dela; baina oraingoz bidesaria jarri bai baina hortik aurrera ez du ezer egin. Garraiolarria erabiltzen du dirua biltzeko.

Barazar eta Orduñatik Araba aldera joaten diren garraiolariek ez daukate alternatibarik. Oso garestia da kamioiei N240 eta Bi625 errepideetan jarri zaien bidesaria, eta gehienek Altubeko autopista hartzen dute hegoalderantz badoaz. Bizkaiko Aldundiak bere helburua lortu du. Kamioiak autopistara bideratu eta zakua bete. Bizkaia osoan arkuak jartzeko inbertsioa 50 milioi eurotakoa izan da. Denon dirutik asko xahutu dute. Pentsa zenbat ateratzeko asmoa daukaten. Eta behin azpiegitura prest edukita ez litzateke harritzeko ibilgalu guztientzat jartzea.

Oraingoz, batez ere, Arratia eta Nerbioi bailaretako enpresak ez ezik garraiolarriak eurak ere galtzaile atera dira. Etxera hutsik itzultzen badira ere ordaindu egin behar dute. Desberdintzailea da bidesaria, ez ditu berdin tratatzen eskualde ezberdinako herritarrak. Batzuk Bilbora joan etorria dohainik dute eta beste batzuek ez.

Alternatibarik ez dute kamioiek Gipuzkoan ere. Herrialderi itzulia ematen dion biribilgune osoan ordaintzen dute, Irundik Eibarreraino Ap8an Bizkaia aldera doazenek, Eibartik Eskoriatzaraino Ap1ean, Gasteiz aldera doazenek, Bergarako Beasaineraino A636ean, eta, azkenik, Beasaindik Iruneraino Lapurdirantz doazenek. Beste norabidean eta A15etik Nafarroa aldera doazenek ere ordaintzen dute. Gipuzkoako garraiolarriak haserre daude. Kaosak jarraitzen du. Batzuei, urtarriletik martxora kobrau

zaie, baina ordainagirik ez die bidali Aldundiak eta ez dute bezeroei gastu hori pasatzeko aukerarik eta euskarririk izan. Beste batzuei ez zieten kobrau eta orain pasa dizkiete denak batera, kasu batzuetan ia bimila euro. Ez zaie deskonturik aplikatu. Eta abar.

2018an bidesaria jarri zutenetik zentzugabekeria da nagusi gai honetan. Lau urtetan epaitegiek baliogabetutako foru arauen bidez kobrau zaie bidesaria kamioiei. Ardura gutxi erakutsi dute Aldundiko eta Bidegiko arduradunek, epaileek bidesaria kobraztzeko erabakiak baliogabetu egin zituzten arren, kobrautakoak ez dituzte itzuli eta epaitegira jo behar izan dute diru hori berreskuratu nahi duten garraiolarriak. Oraingoz epai bat atera du Gipuzkoako auzitegiak garraiolarien aldekoa, baina gehienak zain dira.

Orain martxan da berriro bidesaria Gipuzkoan N1 eta A15ean; eta berriz jarri du salaketa Hiruk, Aldundia eta Bidegi ez direlako bere bete beharrak betetzen ari. Bidesaria kobrau dute baina ordainagirik bidali ez.

Hauteskundeak datozen maiatzean eta boto ehizan ari dira politikariak. Garraiolariek ez daukate agintariekin pozik egoteko motiborik. Aurpegi ona jarri bai, baina, gero, ez diente sektoreko afera eta aldarrikapenei erantzuten. Babesa eta saria baino, zigorra dute oraingoz. Beste bide bat espero dute garraiolariek.

**No hay alternativa al peaje.
El cargador tiene que asumir
el coste del peaje. En Bizkaia
la mayoría va ya por la
autopista. En Gipuzkoa el
transportista paga en todas
las vías. No tiene alternativa**

► ABOKATUAREN TXOKOA



Eli Salvatierra

Primeras sanciones por pagar al transportista a más de 60 días

El Ministerio de Transportes ha comenzado a notificar procedimientos sancionadores a las empresas contratistas de transporte que incumplen el plazo máximo de pago de 60 días. A pesar de que en octubre de 2021 se aprobó el régimen sancionador por morosidad, lo cierto es que sigue siendo habitual que las empresas incumplan los plazos de pago.

Por ello, la Inspección central se ha marcado como actuación prioritaria el control de los plazos de pago, y como resultado de ello y derivado de las inspecciones que realizan, ya se han comenzado a emitir las primeras sanciones por incumplimiento de plazos de pago, que oscilan entre los 400 y los 30.000 euros. Así, con los datos obtenidos de la documentación comercial que las empresas transportistas están obligadas a aportar en los requerimientos ordinarios de inspección que les remite el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, se ha comenzado a notificar procedimientos sancionadores a las empresas contratistas de transporte que incumplan el plazo máximo de pago de 60 días.

Las notificaciones sancionadoras que son remitidas a las empresas pagadoras de transporte tienen el siguiente tenor: "Del análisis de la documentación presentada

se detectó que las facturas emitidas por la empresa transportista en concepto de servicios de transporte de mercancías prestados por empresas de transporte en el mes de se han abonado incumpliendo el límite máximo legal de pago no dispositivo de 60 días naturales previstos en el artículo 4 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas para combatir la morosidad en las operaciones comerciales".

En este sentido, cabe recordar que dicho precepto señala que el plazo máximo de pago, en todos los casos, será de 60 días naturales a contar desde la fecha de recepción de los bienes o prestación de los servicios, no desde la fecha de elaboración de la factura.

Recordamos además a los asociados que existen formas de poder denunciar tal situación, solicitando a la Inspección a que actúe, sin esperar a aunque haga inspecciones rutinarias.

«Ezin du bezeroak garraioaren ordainketa bi hilabete baino gehiago atzeratu»

La Plataforma Ap8 Peajerik EZ estima que los dirigentes y partidos políticos hacen oídos sordos a las reivindicaciones de los ciudadanos en torno a los peajes que se pagan desde hace más de 50 años.

50 urte autopista ordaintzen

*Ap8 Peajerik EZ Plataforma,
udal eta foru hauteskundeetara aurkezten diren alderdiei zuzendu zaie*

Beste behin ere, AP8 Peajerik Ez plataformak herritarrei beren jarrera jendaurrean azaltzeko eskatu die alderdiei, Ermuan, Durangaldean eta Lea-Artibain jasaten ari garen bidesari bidegabe eta diskriminatzaileari eustaren aurrean.

Gogorarazi nahi dizuegu 50 urte direla jada, mende erdia, herritarren gehiengoak amortizatuta baino gehiago jotzen duen autobide bat ordaintzen ari garela, eta, oraindik ere, bidegabeko odolustea dela bizkaitarren poltsiko gaizki tratatuentzat.

Gure plataformak iritzi publikoaren aurrean salatu nahi du orain arte Bizkaiko alderdi politiko guztiak entzungor egin dietela herritarren eskaerei, nahiz eta tokiko hautetsien bidesariaren eta haien oinarrizko militantziaren aurka agertu, bidesariak denoi dakarkigun zergaren gaineko lotsagabekeria horri amaiera emateko.

Are larriagoa da jarrera hori EAJ eta PSE alderdientzat, biak gobernuaren buru izan baitira legealdi honetan. Lotsagorririk gabe, eurentzat eta militanteetako batzuentzat bidesaria mantentzeak dakarren negozio goxoa defendatzen jarraitzen dute.

Teorian oposizioa osatzen duten alderdiekin izan ditugun topaketetan, egiaztu dugu epeltasunean mugitzen direla konplizitatea urratuz. Ulertzeko zaila da hori, ez baitute bidesariaren arazoa herritarren bizi-kalitatea hobetzeko orduan beren lehentasunetan sartzeko moduko gaitzat hartzen.

Plataforma horren arabera, Bizkaian eta, hedaduraz, Euskadin mugikortasun segurua, eficientea eta ekologikoa izateko eskubideak bidesariarekin jasaten dugun zergaren gainekoa kentza ekarriko luke, eta puntu hori ez dago alderdi guztiak Batzar Nagusietan duten agendan. Guztiak N634 errepeide negargarria mantentzearen aldeko apustua egiten jarraitzen dute, ordainlekuko kutxatik igaro ezin dutenentzat edo igaro nahi ez dutenentzat, AP8 autobidea aberatsentzat utziz.

Eta hori guztia, nahiz eta bizkaitarrek beren ibilgailuak, erregaiak eta abar edukitzeagatik jasaten dituzten zerga guztiak foru-kutxetara ekartzen dituen eta beren diru-sarreren zati garrantzitsu bat den, bide sare osoa mantentzeak dakarren gastua baino askoz handiagoa.

Gure ustez, bidesariak berehala kentzeagatik jarrera argia ez duten alderdi politikoek ez dute hautetsontzietaan babesik merezi. Ezin diegu lagundu mugatzen gaituztenei, eta hauteskundeak une egokia dira gu jezten jarraitu ezin dutela gogoratzeko.

**Llevamos 50 años pagando
la Ap8 por una autopista que
ya está amortizada**

Aurkibidea

IRITZIA



03

EDITORIALA
Administrazioak, aspaldion, lagundu baino zigortu egiten ditu garraiolarik

04

ABOKATUAREN TXOKOA:
Ordainketak ez atzeratzeko neurriak, mugak eta isunak
Eli Salvatierra

05

IRITZIA
Ap8 Peajerik EZ plataformak alderdi politikoei hauteskundeetan

ZER BERRI?



08

Hiruren urteko batzarrean ere agerian gelditu zen ez dagoela erreleborik

10

Gasolioaren neurrigabeko igoerari aurre egiteko laguntha eska dezakete garraio arinean dabilzaneak

11

Arinean paperik gabe zebilen garraioli hego amerikarraren testigantza latza

ZER BERRI?



12

Garraiolarientzat 60rekin erretiroa eskatuz CGT lanuztea deitu du maiatzak 18rako

14

Hiru garraioli hil dira egun gutxiko tartearekin lan istripuan: elkarretaratzeak Olaberrian eta Gasteizen

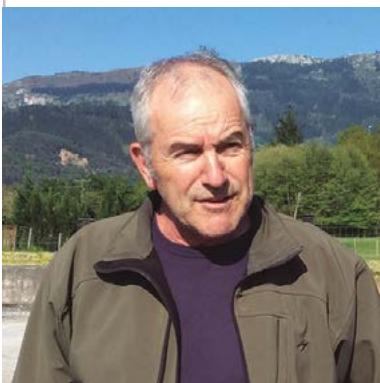
16

Garraio arloko emakumeen ekarpena zein den aztergai Madrileko Topaketan

► AZALEAN

Kamioi oso gutxi dabil Barazar eta Orduñatik: Altubeko bidea hartu dute gehienek

ERREPORTAJEA



18

Bidesaria bezeroek ordaindu dezaten Administrazioaren babesak eskatu du aho batez garraioak

23

Iñaki Zuazo:
Arratian bizi garen garraiolariontzat eta bertako enpresentzat kalte handia da bidesaria

31

ASEGURUAK

ELKARRIZKETA



26

Barazartik ez dabil kamioirik: bertako jatetxeek jasan dituzte erabakiaren albo ondorioak

28

Irtenbiak-ek isunak jarrita zigortu dutela salatu du Kepa Alaña AP68 Doan plataforma ordezkariak

32

DENBORA-PASAK

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

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

Erredakzia:
Jon Altuna Iza

Diseinua:
Sorland

Argazkilariarita:
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).

La asamblea anual constató la falta de relevo ante el incierto futuro

Hiru sindikatuaren urteko batzarrean argi nabarmendu ziren sektorearen egoera larria, etorkizun beltza eta erakargarritasun falta. Bazkide kopuruak gora egin du, egonkortasuna ziurtatu du sindikatuak, baina garraiolar Gehienak 55-65 urte artekoak dira. Ez dago gazterik, oro har, sektorean. Hori izango da ondorengo urtetako erronka kolektiboak iraun dezan.

El incierto futuro que depara al transportista autónomo, quedó en evidencia en la asamblea general ordinaria del sindicato Hiru celebrada el 22 de abril en el salón de actos de Langraitz-Oka, tanto en la parte correspondiente al balance económico y presupuestario del año, como en el repaso de la actividad sindical desarrollada, perspectivas y líneas de actuación futuras.

El balance económico, la presentación de las cuentas de resultados correspondientes al año pasado, transmitió la recuperación de la capacidad del sindicato. La estabilidad económica, objetivo principal de su gestión, está bien orientada con la recuperación de la afiliación que se viene registrando desde 2021. Se mantiene el equilibrio entre ingresos y gastos, y no peligra la independencia financiera del sindicato.

El número de afiliación que mantenía una línea descendente desde julio de 2008 (año de la anteúltima crisis económica) comenzó su recuperación en el 2021, después de que

Bideko Aterpe e Hiru abrieran instalaciones de Larrabetzu en Bizkaia. Así, en febrero de ese año se marca un punto de inflexión en el crecimiento y consolidación de la estructura de HIRU. Todo ello quedó reflejado en la cuenta de resultados económicos de 2021.

En 2022 a pesar de la inflación, los altos precios de los carburantes, la inestabilidad provocada por todo ello y el paro del transporte de marzo, Hiru ha mantenido su crecimiento y se ha consolidado como organización sindical de referencia entre los transportistas autónomos de Euskal Herria. Ha mantenido también el resultado económico positivo que permite afrontar el futuro próximo con garantías.

Los buenos datos de afiliación no eximen la preocupación de los responsables del sindicato Hiru. Es verdad que en febrero de 2021

la afiliación de Hiru tocó fondo, contaba con 671 transportistas afiliados el número más bajo desde su creación en marzo de 2003 (anteriormente desde 1991 era una federación).

A punto de jubilarse

A pesar de que Hiru cuenta ahora con casi 800 afiliados, los responsables mostraron en la asamblea su preocupación porque el número de afiliados está condicionado por su edad. El bloque principal de socios, el 51% se sitúa en el rango de edad entre los 55 y los 65 años. En los próximos cinco años 140 afiliados cumplirán con su edad de jubilación.

La falta de relevo y la elevada edad de los transportistas autónomos no es un problema exclusivo de Hiru, es una característica común en el sector. Este hecho representa un factor de incertidumbre y un gran reto

Hiruko kideen erdiek baino gehiagok 55-65 urte ditu. Bost urtean 140 jubilatuko dira. Eta egoera berbera da, oro har, sektorean



Bidesariak, garraio arina, fiskalitatea,... hainbat gai jorratu ziren.

a superar en un futuro próximo por el sindicato Hiru.

En el repaso de la actividad sindical desarrollada por Hiru afloraron otros problemas a los que se enfrentan los transportistas como el peaje implantado en Gipuzkoa y Bizkaia, la problemática de los que se dedican al transporte ligero, en unas condiciones que, en muchos casos, lindan con la esclavitud; y la posible desaparición de la tributación por módulos en el futuro. El sistema «provisional» que se renueva cada año desde la década de los 80 con lo cual cada año se repite la incertidumbre que genera.

Precariedad en ligeros

Alberto Núñez también explicó a los transportistas que acudieron a la asamblea, que desde la Administración tan sólo recibimos bonitas palabras, admisión y adhesión a las problemáticas a las que hace frente el sector, hipotético apoyo y compromiso pero pocas aportaciones y soluciones reales.

Sobre la problemática de las malas condiciones que sufren los transportistas de ligero, Núñez explicó que Hiru se ha reunido con los responsables de Inspección de las tres diputaciones, así como con los de inspección de Trabajo del Gobierno vasco, Araba y Estado. Todos ellos mostraron su voluntad de colaborar y de dar prioridad a las demandas de los transportistas.

Inspecciones en marcha

Cabe destacar que ya hay tres denuncias en marcha. Inspección de Trabajo se comprometió también a realizar una campaña informativa sobre las nuevas condiciones de la carga y descarga en empresas de logística, almacenes y otros centros que de momento no se ha llevado a cabo.

Hiru ha insistido en pedir, a la consejería de Transporte, apoyo para el sector, pero su respuesta ha sido esclarecedora: no tienen voluntad y se escudan en la falta de competencias.

Reconocen las problemáticas del sector, coinciden con el diagnóstico del sindicato sobre la dramática situación al que se enfrentan los transportistas, pero eluden abordar las mismas: «el complejo sistema competencial de nuestro país determina que en sólo uno de los temas planteados la consejería tiene capacidad de gestión, concretamente en la gestión de las ayudas para el abandono y cese de actividad».

Ni sugerir a las empresas que asuman los gastos de peaje, ni controlar las irregularidades del sector... la realidad es que los políticos y administradores de Lakua no tienen «absolutamente ninguna intención de adoptar medidas de apoyo al sector».

El consejero de Transportes resalta que el presupuesto de apoyo al cese se ha incrementado para 2023 en un 60% con respecto a la cantidad asignada en 2022, lo que se prevé totalmente insuficiente para cubrir todas las solicitudes. «Lamentablemente en el resto de asuntos solicitados poco puedo aportar salvo mostrarles mi apoyo y consideración ante la situación del sector». Clarísimo.

Garraio arinean dabiltsanen baldintzak oso txarrak dira. Esklabutzatik gertu daude asko. Administrazioak jaso ditu zenbait salaketa

Arinean dabiltzan garraiolariek eska dezakete lagunza zuzena

Los transportistas autónomos de ligero que no tienen posibilidades de recibir la ayuda de 10-20 céntimos por litro de gasoil consumido porque no están en el censo del gasóleo profesional, pueden pedir hasta el 31 de mayo la ayuda directa aprobada por el Gobierno de Madrid para compensar el incremento del precio de los carburantes. Los que trabajen con vehículos ligeros y furgonetas recibirán una ayuda única de 450 euros, los que dispongan de vehículos de menos de 7.5 toneladas, 1.000 euros, y los que utilicen vehículos pesados y carburantes de gas, GLP, GNC o GNL, 3.690 euros.

Gasolioaren igoerak garraiolariei eragindako eragozpenak arintzeko Madrileko Gobernuak onartu zuen lagunza zuzena eskatzeko epea maiatzaren 31ra arte dago zabalik garraio arinean diharduten garraiolarri autonomoentzat. Telematikoki egin behar dute euskal foru ogasunen web orrialdeetan, gasolio profesionalaren erroldan ez daudenek, hau da, garraio arinean dabiltzanek eta gasa erabiltzen duten ibilgailu astunak dituztenek. Besteek martxora arte kontsumitutako gasolio-litro bakoitzeko 20 zentimoko lagunza jaso dute, eta 10 zentimokoa izango da ekaina bitartean.

Furgonetekin eta Ibilgailu arinekin lan egiten dutenek 450 euroko lagunza bakarra jasoko dute, 7.5 tonatik beherako

ibilgailuak dituztenek 1.000 eurokoa eta, azkenik, Gasa (GLP, GNC edo GNL erregaiak) erabiltzen duten 7.5 tonatik gorako ibilgailu astunarekin dabiltzanek, 3.690 euro.

Eskerak telematikoki egin behar dira, ziurtagiri digitala edota NAN elektronikoarekin, euskal foru-ogasunen webguneetan. Hiruren web orrialdean jarri ditugu eskaera egiteko lau esteka zuzenak.

Jakina denez, erabilitako gasolio-litro bakoitzeko 20 zentimoko lagunza, erdira

murriztu da, bestalde, apiriletik ekainera bitartean. Gasolio profesionalaren erroldaren bidez kudeatzen ari den lagunza 10 zentimokoa izango da orain. Erroldan izena emanda zeudenek foru-ogasunen webguneetan eskuragarri dagoen aitorpena telematikoki bete eta aurkeztu besterik ez dute egin behar izan.

10 xentimo, ekainera arte

Lagunza hilera ordainduko da, gasolio profesionalaren itzulpenarekin batera (0,049 euro gasolio litro bakoitzeko, 49 euro mila litroko). Erroldako ibilgailu bakoitzak hilean kontsumitutako litroen bidez kalkulatzen da: 20 zentimokoa izan da martxoaren 31ra arte eta litroko 10 zentimokoa ekainaren 30era arte.

Esan bezala 7,5 tonatik beherako ibilgailuak dituztelako edo gasa darabiltelako gasolio profesionalaren figurari atxikita ez dauden garraiolariek eska ditzakete lagunza zuzen hauek.

Zenbateko finkoa ordainduko zaie, behin bakarrik, sei hilabete horietarako: 450 euro 3,5 tonatik beherako ibilgailua dutenei, mila euro 7,5 tonatik beherakoei eta 3.690 euro gasa darabiltenei.

Hasta el 31 de mayo se puede pedir la ayuda de 450 euros para vehículos ligeros, y de 1.000 para los de menos de 7,5 Tns.

Garraio arinean dituzten baldintza txarren testigantza latza Bizkaian

Un joven colombiano, sin papeles, que trabajaba como repartidor ha denunciado el abandono sufrido por parte de la empresa de transporte que le tenía empleado en condiciones precarias, sin contrato, ni seguro, después de tener un accidente laboral que le ocasionó la pérdida del dedo meñique: «me amputé el dedo y sólo les preocupaba el reparto de los paquetes» ha señalado en el diario Correo.

30 urteko Cristian Ospina gazte kolonbiarraren kasua garraio arinean lan egiten duten garraiolariet jasaten dituzten baldintza txarren adierazgarri da. Kontratu eta segururik gabe zeukaten lanean banaketa enpresa batean, goizeko 9.00etatik gaueko 21.00etara egiten zuten lan, egunero, astelehenetik astelehenera, atsedenik hartu gabe. Egunean 70 pakete inguru entregatu behar zituzten, eta banatu gabeko pakete bakoitzeko zigor bat jasaten zuten.

Usansoln gertatu zen istripua. Paketea arina eta nahiko handia zen, bezeroa ez zegoen etxeen eta barruko patioan uzteko esan zien; bertara sartzeko Cristian hormara igo zen eta jaisterakoan hatz txikian zuen eratzuna burdin hesian kateatu zitzzion. «Haragi guztia erauzi zidan, tendoiak eta arteriak, hezurra bakarrik geratu zen», dio. Hatz txikia galdu du.



Cristian Ospina kolonbiarra.

Galdakaoko Ospitalera eraman zuen anaiak, eta handik enpresako buruei deitu zien. Haiek behin eta berriz esan

zioten «ez esateko lanean ari zenik». Ondoren, arduraduna ospitalera joan zen banaketarekin jarraitzen. «Arduratuago zeuden banatu beharreko paketeengatik eta istripua ezkutatzeagatik nire egoeragatik baino».

4.800 euro Osakidetzan

Ebakuntza egin zioten eta, osasun-txartelik ez duenez, Osakidetzak 4.800 euro eskatzen dizkio orain. Ez dauka ordaintzeko dirurik. Psikologikoki ere iota dago, ondorioak ditu.

Lagun kolonbiar batek deitu zion Bilbotik duela hilabete batzuk, bost milioi peso, mila euro inguru, irabazi zitzakeela esanez. Baino ez zizkion baldintzak jakinarazi. 2022an iritsi zen hiriburura, anaiarekin, haudun zegoen emaztearekin eta 10 urteko alabarekin batera. Emaztea eta alaba itzuli dira Kolonbiara.

Iritsi eta hamar egunera, Bartzelonan kokatutako konpainia handiago batek azpikontratatutako paketeria-enpresa batean hasi zen lanean anaiarekin batera. Orain salatu egin ditu, kereila kriminala jarri du beraien aurka.

El accidentado trabajaba sin contrato, ni seguro, todos los días de la semana, de 9.00 de la mañana a 21.00 de la noche

El 18 de mayo paran los transportistas de CGT para pedir jubilación anticipada

Garraiolariek 60 urterekin erretiratzeko aukera izan dezaten aspalditik dihardu lanean Hiruk, sektoreko beste sindikatu eta elkarteekin batera. Oraingo ez dute betarik. Administrazioak emandako laguntzak oso urriak dira, eta Segurantza Sozialak erretiro gutxiago ordaintzen die aurretik erretiratzen direnei. Estatu mailan zenbait deialdi egin dira injustizia honen aurka. Batetik CGT sindikatuak 24 orduko lanuztea deitu du maiatzaren 18rako. CCOOk eta UGTk manifestaldi bat egiteko deia luzatu dute: ekainaren 7an Madrilen; denak garraiolarentzat 60 urterekin jubilazioa eskatzeko.

La Confederación General del Trabajo, el sindicato CGT, ha convocado una huelga general el próximo 18 de mayo en el transporte profesional para reivindicar la aplicación de los coeficientes reductores de peligrosidad al colectivo y poder acceder así a la jubilación anticipada. CCOO y UGT, por su parte, convocan a sus afiliados a una manifestación el día 7 de junio del 2023 en Madrid con la misma reivindicación.

La jubilación anticipada para conductores es una reclamación histórica del sector del transporte que lo considera como una actividad con muchos riesgos de tener un percance.

Por ello reclaman la aprobación de los coeficientes reductores para que los conductores profesionales del

transporte puedan jubilarse anticipadamente. Llevan años pidiendo la incorporación al grupo de oficios de riesgo.

Trabajo de riesgo y fatiga

Los sindicatos defienden que los transportistas realizan un trabajo con riesgos, «un gran número de horas en el puesto de conducción, trabajo a turnos, descanso en cabina en transporte de mercancías, manipulación de cargas y trabajo nocturno».

Además, consideran que la conducción de vehículos de mercancías también produce en los profesionales fatiga,



trastornos del sueño, problemas cardiovasculares y respiratorios, estrés... están expuestos a contaminantes, ruidos y vibraciones, temperaturas extremas, posturas forzadas, una serie de enfermedades y problemas óseos o musculares, así como a las dificultades para conciliar la vida profesional y familiar.

CGT no tiene una amplia representación en el sector del transporte de Euskal Herria y no se prevé que el paro, convocado por el Sector Federal de Transporte por Carretera, SFTC-CGT, tenga un apoyo relevante.

**«Ordu asko ematen dituzte gidatzen,
batzutan gauez, kabinan atseden hartu...
arrisku handiko ogibidea da»**



Ezkerrean, Gasteizen duela hilabete batzuk 60 urterekin jubilatzearen alde egindako protesta. Azpian CGTk antolatutakoa.



convocado una movilización el 7 de junio a las 12:00 del mediodía frente al Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones en Madrid para reivindicar la jubilación anticipada en el sector del transporte.

Las citadas organizaciones sindicales reclaman que se reconozcan y se apliquen los coeficientes reductores por peligrosidad que permitan a los transportistas abandonar la actividad a los 60 años. «No es seguro ni para el conductor, pasajeros o mercancías, ni para el resto de usuarios de las vías, que una persona con una edad de 65-67 años (la edad actual de jubilación ordinaria), esté al volante de un vehículo que transporte mercancías».

CGT ha llamado a otros sindicatos y asociaciones de transporte para que se sumen a la huelga. «Es una cuestión de dignidad y derecho fundamental: los transportistas con cierta edad están muriendo en la carretera no hay respuestas por parte de ningún Gobierno y nos vemos obligados a la huelga».

Por su parte, las secciones de carretera y logística de los sindicatos UGT y CCOO han

Lanuztea «duintasunarengatik» deitu du CGTk, «bidean hiltzen dira garaiolariak eta ez dago agintarien erantzunik»



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



«Garraio duin ezak hiltzen gaitu» izan zen Olaberrian, martxoaren 31n, egindako elkarretaratzearen leloa.

24 orduren barruan, bi garraiolarri hil ziren lan istripuan, Araban

Dos transportistas fallecieron en menos de 24 horas en sendos accidentes laborales ocurridos en Araba. El lunes, 17 de abril, el primero, tras volcar su camión sobre las 7:00 de la mañana en la autopista AP68, a la altura de Zambrana. El martes, el segundo. El vehículo cayó por un barranco sobre las dos de la madrugada, en la AP1 a la altura de Erriberabeitia. Otro transportista murió el 27 de marzo en Albacete atrapado en la cabina de su vehículo accidentado.

Lan istripuz Araban hil ziren bi garraiolarriak gogoratu eta lan baldintza kaxkarren ondorio latzak salatu zituzten Hiru, LAB, ESK, STEEILAS eta EHNE sindikatuetako ordezkariek, apirilaren 17an, ostiralean, goizeko 11.00etan, Gasteizen, Korreos ondoan, SEA,

Arabako Enpresarien Elkartearen aurrean, egin zuten protestan. «Garraioan ere, prekaritateak hiltzen du; 2 garraiolarri hilik 2 egunetan» leloak argi adierazten du, baldintza txarrek lan istripu eta, kasu batzutan, heriotzak eragiten dituzte.

Esanguratsua da Arabako istripuak, goizean gertatu zirela, 2.00etan bata eta 7.00etan bestea. Horixe salatu zuten prentsaren aurrean Hiruko ordezkariek, segur aski, kontratatu zituen bezeroaren presa eta eragindako presioarengatik ari ziren ordu horretan lanean. «Ordutegi estuek, estresak, gehiegizko pisua duten kargek, sektoreko prezio baxuek, lanaldi luzeek, ez dagozkiem zamalanek eta, azken batean, atseden hartzeko zailtasunek arriskuan jartzen dute garraiolarien duintasuna eta segurtasuna, baita haien bizitza bera ere, kasurik okerrenetan. Azken finean, prekaritatea, lan baldintza gogorrak, daude heriotza horien atzean. Lotura zuzena dago lan istripuen eta sektoreak oro har bizi duen egoera txarrarekin».

Hiru sindikatuak behin eta berriro eskatu du baldintzak hobetzeko. Hala ere, Administrazioak beste aldera begiratzen du, ez du horrelako gertaerak saihesteko neurririk hartzen, ez du arazoari aurre egiteko pausorik ematen. Iaz hamaika garraiolari hil ziren lan-istripuz, ia bat hilero.

Gainera, kasu horietako askotan, Administrazioak ezkutatu egiten ditu lan-istripu horiek, eta ez ditu estatistika ofizialetan kontuan hartzen, trafiko-istripu edo heriotza natural gisa baizik.

Hiruko ordezkariek jakinarazi zuten garraioa ez dela arrisku handiko ogibide gisa hartzen, beste batzuk bezala. Suhiltzaile, polizia edo meatzarieki aurrez jubilatzeko aukera onartuta dute Administrazioan. Aurrez erretiratzeko ematen den laguntza oso urria da, 65 urtetik gorakoei eta ezintasunen bat dutenei iristen zaie. Horrela zaila dute garraiolariet 60 urterekin erretiratzeko. Hiruko bazideen erdiak 55 eta 65 urte artean dira. Adin horrekin atzean hainbat tonatako karga eramatea arriskutsua da denontzat.

La nueva variante que une Ap8 y Ap68 se suma a la red de mercancías peligrosas

La dirección de Tráfico del Gobierno Vasco ha incluido en la red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas la Variante Sur Metropolitana, la prolongación de la AP8, o enlace con la Ap68, -conecta las vías que unen Bilbao con Gasteiz y con Cantabria-.

Los recorridos habilitados en la CAV para los vehículos que transportan mercancías peligrosas son competencia de la Dirección de Tráfico que el 24 de enero estableció las medidas restrictivas para 2023. La red de Itinerarios para mercancías peligrosas, RIMP, para este año atraviesa las principales vías de la CAV: AP68 desde la muga con la Rioja hasta la conexión con la AP8, N622 desde Gasteiz hasta la entrada de la AP8 en Altube, AP1, A1, N1 hasta Etxegarate, A15 hasta Berastegi y AP8 desde Behobia hasta Bilbao y sus enlaces

con las vías AP68, BI625, N637 (por la A8) y BI30.

La citada Variante Sur se ha incorporado ahora en la red de Mercancías Peligrosas. También ha sido incluido a la red de interés preferente (red roja) del catálogo de carreteras de la Diputación Foral de Bizkaia.

Túneles

La nueva vía permitirá dar continuidad a los tráficos de largo recorrido de mercancías peligrosas hacia y desde Madrid o Barcelona. No obstante, los responsables de Tráfico han resaltado que parte del trazado discurre por túneles, pero han decidido permitir el paso de vehículos de mercancías peligrosas sin ninguna restricción tras analizar los niveles de seguridad y riesgos de la infraestructura.



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

► ZER BERRI?



TicketBai martxan da Araban eta Gipuzkoan

Araba eta Gipuzkoako Ogasunek web orrialdean jarritako aplikazioa hasi dira erabiltzen bi herrialde horietako garraiolari gehienak. Eurak egiten dituzte euren fakturak eta zuzenean Ogasunera bidali. Zeregin horretan laguntzeko ikastaroa antolatu zuen Hiruk Lasarte-Orian. Foru Aldundiko bi teknikarik aplikazioaren erabilera azaldu zuten martxoaren 16an eta 23an sindikatuaren bulegoan.

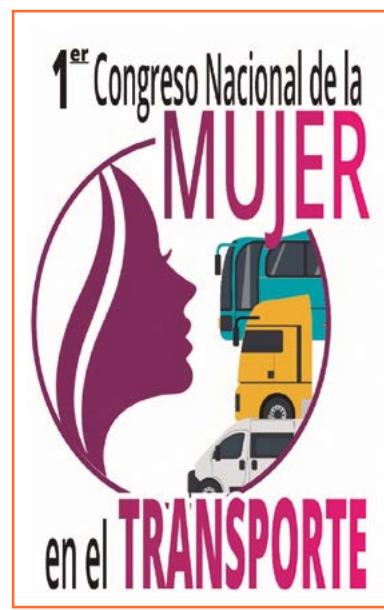
Emakumea Garraioan izeneko topaketa antolatu dute lehen aldiz Madrilen

Emakumezko garraiolariek sektorean duten presentzia eta zeregin jorratuko du, besteak beste, «Emakumea Garraioan» lehen topaketak; Madrilen, Bide, Ubide eta Portuetako Ingeniarien Elkargoan ekainaren 8an, goizez; Difundaliak, Garraio Profesionala eta Truck aldizkariak biltzen dituen komunikazio talde berriak antolatuta.

Historikoki, dudarik gabe, gizonezkoen «sektorea» izan dela jakinik, gaur egungo errealitatea aztertuko dute, goizeko 9.00 etatik 14.00etara burutuko diren mahai inguruetaan: familia-kontziliazioa, kristalezko sabaia

eta soldatzaileak, garraiolarien segurtasuna, estereotipoak, desberdintasunak edota prestakuntza, gai irekiak dira, parte hartuko duten enpresetako buru, gidari profesional, kamioi-fabrikatzaile, ordezkari politiko eta elkartetako arduradunek eztabaidatu, ondorioak atera eta konponbideak bilatzeko.

ASTIC eta CETMko ordezkariak bertan izango dira eta baita Manuel Campo Vidal kazetari ezaguna ere. Emakumeak garraioaren eta logistikaren alor orotan egiten duen ekarpenaren inguruko mezua zabaldu nahi dute antolatzaileek.



Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Hurrengo ikastaroa ADRa berritzeko izango da Lasarte-Orian maiatzaren 26, 27 eta 28an.

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 para renovar el ADR se impartirá en Lasarte los días 26, 27 y 28 de mayo.

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

Necesitamos **conductor autónomo** con tractora y remolque basculante propio. Carnet C+E y Cap. **943 611 024 625 605 447**

Necesitamos **chofer para reparto** con un camión tres ejes en Gipuzkoa, Bizkaia y Araba. **943 554 600** donostiarasl@gmail.com

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

Salgai

Se vende **Scania r380**
Interesados llamar al número de teléfono **630 409 392** Alfonso

Se vende **Scania R620**
Interesados llamar al número de teléfono **659 613 855**

Se vende **Volvo FH500**. Bost urte. Equipo basculante. Interesados llamar al teléfono **659 469 235** Mikel

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

► ERREPORTAJEA

Euskal Herriko elkartea guztiak batu dira eta Administrazioari pausuak eskatu

Garraiolariak elkarrekin: bidesaria bezeroei dagokie

Los transportistas piden a sus clientes cargadores que no eludan el pago del peaje implantado desde enero a los camiones tanto en Gipuzkoa como en Bizkaia, y reclaman a las diputaciones de ambos territorios que activen mecanismos para que así sea, es decir, que amparen al transportista para que los contratantes de los servicios de transporte asuman ese gasto. Todas las asociaciones vascas y alguna foránea hicieron pública una petición conjunta en este sentido después de reunirse en la asamblea abierta celebrada en Eibar el 18 de marzo. Los transportistas critican el prohibitivo precio establecido por las diputaciones que asciende en Gipuzkoa a 0,22 y 0,28 euros por kilómetro para transporte ligero y pesado, respectivamente, y alcanza 0,57 euros en algunos tramos de Bizkaia.

Bidesaria da asteotan garraiolarien eguneroko afera nagusia. Baita Hiru sindikatuaren jardunean ere. Kontu horren inguruan badira zenbait gertaera eta ondorio adierazgarri. Esanguratsuena, Bizkaian, N240 eta BI625 errepidetan bidesaria jarri eta gero, kamioiek, oro har, Altubeko autopista erabiltzen hasi direla, oso garestia baita Aldundiak urtarrilean jarri zuen tasa.

Garraiolariekin aho batez eskatu diete agintariei pausuak eman ditzatela gastu hori bezeroek ordaindu dezaten, eta ez dadila garraiolariarentzat beste zailtasun bat izan. Martxoaren 18an Eibarren gaia jorratzeko egindako batzar irekiaren ondoren Euskal Herriko

elkartek batera agiri publiko bat kaleratu zuten, batetik garraioa kontratatzentzutenei ordainketari ukorik ez egiteko eta aitzakiarik ez jartzeko eskatuz, eta, bestetik, hori horrela izan dadin Administrazioak ere behar beste pausu eman ditzala.

Batzarra, Eibarren

HIRUk deitutako bileran sindikatuko garraiolariak eta hainbat elkartetako ordezkariek parte hartu zuten, Guitrans Gipuzkoako enpresen

elkarteark; Bizkaiko Asotrava, Asetravi eta Transport Bilbao; Nafarroako, Tradisna, Anatravi eta Anetek; UGT sindikatuko txoferren Uniatramc Fesmc Ugt eta Santanderko Asemtrasan elkarteark, besteak beste. Bileran agerian gelditu ziren garraiolariekin eta garraio enpresek bezeroei gastu hori pasatzeko dituzten zailtasunak. Gipuzkoa eta Bizkaian lan egiten duten garraiolarien kasuan euren fakturazioaren parte handia izango

«Los camiones pagan en Barazar 57 céntimos por kilómetro, el doble de lo que pagan los que circulan en las vías N1 y A15 en Gipuzkoa»



Ya casi no pasan camiones por la N240, desde siempre, la principal vía de entrada y salida de Bizkaia.

da. Eta denetarik dago bezeroen artean. Batzuk prest agertu dira ordaintzeko, baina asko dira oraindik beste aldera begiratu eta berez beraiei dagokien gastu horretaz libratu nahi dutenak.

Presio neurriak

Eibarren bildutakoek argi adierazi zuten, ondorengo asteetan, aldaketarik ez badago, garraiolarien bezeroen eta Administrazioaren aldetik, mobilizazioak eta presio-neurriak planteatuko direla egoera hori iraultzeko. Jakina da garraioaren sektorea estu dabilela eta ezin duela ehundaka eurotako gastu hori bere gain hartu. Beraz, ordaintzen ez dutenak garraiorik ez jasotzeko arriskuan izango dira.

Garraiolariek argi dute, bezeroek ordaindu behar dutela bidesaria, errepidearen erabiltzailea ez baita bertan lanean diharduen

garraiolaria, merkantzia baizik, eta beraz merkantziak ordaindu behar du bidesaria, zamaketariekin, garraiolaria kontratatu dutenek hartu behar dute bere gain.

Administrazioak, bere aldetik, kamioiei bidesariak ezarri dizkien bezala, garraioaren sektoreari babesia eman behar dio, zamaketariekin gastu hori ordaindu dezaten, eurak direlako errepidearen erabiltzaileak.

Garraiolarien batasuna

Esan bezala, garraioaren sektoreko Euskal Herri osoko elkarre eta sindikatuek bat egin zuten urtarriletik Gipuzkoan eta Bizkaian kamioiek ordaintzen dituzten bidesarien gastua bezeroek bere gain hartu dezatela eskatzeko, eta hori horrela izan dadin Administrazioari babesia ere eskatuko diote, hau da, horretarako tresnak abian jarri

ditzala, garraiolariek eta garraioaren sektoreak ezin baitu jasan edo bere gain hartu bidesari garesti horien gastua.

Bidesari garestia

Esanguratsua da, bestalde, oso garestiak direla bidesariak. Agerian geratu da berriro ere diru premia dutela Aldundiek, eta garraiolariek erabiltzen ari direla zakua betetzeko.

Gipuzkoan, N1 eta A15 errepideetan, kilometroko 0,28 euro ordaintzen dituzte 7,5 tonatik gorako kamioi astunek, 0,22 arinek. Bizkaian are garestiagoa da, 0,57 euro ordaintzen baitituzte, Barazarko portua igarotzen duten garraiolariek. Esajeratua, Bizkaian aldaera handiak, bihurguneak, errotondak eta semaforoak dituzten bigarren mailako N240 eta BI615 errepideetan dabiltzan garraiolarien iritziz. Autopista bera baino askoz ere garestiagoa da, beraz, garraiolariek, beste erremediorik ez, eta Altubeko autopistarako bidea hartu dute. Ehundaka euroko gastua, berez bezeroek ordaindu beharko lukeleena, baina kasu askotan garraiolarien bizkar gelditzen dena.

«Las tarifas establecidas por las diputaciones son muy caras. En Bizkaia, la mayoría no ha tenido más remedio que coger la autopista»

► ERREPORTAJEA

Aipagarria da Gipuzkoan salaketa jarri zuela Hiruk, Aldundiak salduta utzi zituelako garraiolariak bidesaria jarri eta lehenengo asteetan, kobraztzen ari zelako ordainagirik bidali gabe. Ondorioz garraiolariak ez zuten bezeroei bidesarien dirua eskatzeo euskarririk. Salaketa martxoaren 16an goizean jarri Donostia epaitegian eta arratsalderako ordainagirik telematikoki konsultatzeko moduan jarri zituen Aldundiak.

Aldundiaren arduragabekeria

Adierazgarria. Garraiolariak ez dute Aldundiaren jokabidea ulertzen: hainbat hilabetean hainbat milioi eurotako gastua egin dute errepidera sartzen diren kamioi guztiak antzemateko arkuen eta kameren sistema jartzen, pasatzen diren aldiro bidesaria kobraztzeko beharrezko tresnak aktibatzen, baina ez dira gogoratu garraiolariak ordainagiri bat behar dutela bezeroei gastu hori kobrazteko.

Urtarriletik martxora kobrazu, die aldundiak baina agiririk eman gabe. TicketBai sistema abian jarri dute, zergadunek faktura guztiak telematikoki Ogasunera momentuan bidali behar dituzte; Bidegik, ez, berak ez zuen ordainagirik ematen.

2018tik Gipuzkoako Aldundiak eta Bidegik erakutsi duten arduragabekeriaren beste adibide bat. 2021era bitartean hainbat trikimailu erabili zituzten Tribunalek bidesaria martxan jarri eta kudeatzeko arau foralak baliogabetu arren kobrazu ahal izateko. Garraiolariak oraindik zain daude ordaindutako diruak berreskuratzeko. Aldundiak oztopoak jarri besterik ez du egin. Garraiolarien erreklamazioak



Las diputaciones han gastado millones de euros instalando el sistema de arcos.

atzeria bota ditu eta epaitegira jo behar izan dute. Dena den, askok atzeria egin dute bide horrek dituen arriskuengatik. Hemen ere teknologiak kobraztzeko balio du, baina ez dirua itzultzeko.

Kamioiak autopistatik

Bizkaian garraiolari gutxik ordainduko dute N240 eta BI615ean, Barazar eta Orduñan, jarri duten bidesari horren garestia, errepide hori hustu egin baita. Altubeko autopista hartzen dute gehienek. Diputazioko agintariak Barazarko portutik kamioiak ateratzeak Arratiako biztanleei ekarri dien onuraz harro badira ere, badira kaltetu dituzten arratiarrak. Bertako garraiolariak baztertuta sentitzen dira. Egunera etxera itzultzearagatik ere ordaintzen dute. Arratiako enpresak ere galtzen atera dira beste eskualde batzuetakoekin alderatzu gero. Garraioa garestiago aterako zaie. Eta Barazarko jatetxeak zer esanik ez. Kamioi gutxi dabil eta euren jangelak ere hustu egin dira.

Harrituta dira garraiolariak mendiko portuak igarotzeagatik hainbesteko dirutza ordainaraziko zielako. Mendiko errepidea izateagatik gehiago kobraztza ahalbidetzen omen du Europak. Austrian esaterako Alpe mendien bista eta panoramika ederrak dituzten errepideetan ordaintzen da bidesari berezi hori. Baina horrek turismoarekin lotura handiagoa du garraioarekin baino.

Hiruk argi du, Administrazioak ez badu garraioaren sektorea zaintzen eta babesten, desagertzeko arriskuan izango direla garraiolari autonomoak eta garraio-empresa txikiak; hauek eskaintzen duten zerbitzu hurbil eta eraginkorrik gabe geratuko direla Euskal Herriko gizartea eta industriak. Azken urteotan agerian geratu da ez dela sektore erakargarria gazteentzat, ez dagoela interesik ezta erreleborik garraioan. Baldintzak aldatzen ez baldin badira garraiolari txikiak desagertu egingo dira.

«Las asociaciones vascas del sector reclaman a la Administración que inste a los cargadores a que no pongan pegas al pago del peaje»



Representantes de numerosas asociaciones de transporte acudieron a la asamblea organizada por Hiru en Eibar.

Reclaman su apoyo para que los cargadores asuman el gasto del peaje

Petición unánime de las asociaciones del transporte a la Administración

Euskal Herriko garraio elkarte denek bat egin dute bidesariaren gastua bezeroek ordaindu dezatela eskatzeko. Beldur dira denak, garraioa kontratatzen duten empresa eta agentzia askok gastu horretaz libratu nahi dutelako. Horregatik eskatu diente Aldundieei babes, pausuak eman ditzaten, bidesaria garraiolarien gainera erori ez dadin.

Los transportistas autónomos insisten en reclamar a sus clientes cargadores que asuman el coste del peaje implantado en Gipuzkoa y Bizkaia desde el mes de enero y piden a la administración que active mecanismos para que sea así; varias asociaciones del transporte hicieron público un comunicado en este sentido «ya que transportistas y el sector no pueden soportar ni asumir ese gasto de peaje desorbitado que supone un porcentaje muy alto en su facturación» que se convierte en un problema si no pueden repercutir.

En la asamblea abierta de transportistas celebrada el sábado 18 de marzo en Eibar quedaron en evidencia las dificultades que tienen algunos transportistas para repercutir el enorme gasto que suponen los peajes, -que alcanzan en algunos casos 57 céntimos de euro por kilómetro recorrido- y la necesidad de instar a los cargadores a que lo paguen.

Las asociaciones coincidieron en que el transportista tiene que repercutir el gasto del peaje: el

usuario de la carretera no es el transportista que trabaja en ella, sino la mercancía. Por tanto, entienden que ésta tiene que pagar el peaje, que los cargadores tienen que asumirlo, y que la Administración del mismo modo que ha impuesto peajes a los camiones, ha de respaldar al sector del transporte para que pueda hacer efectiva esa demanda de que los cargadores deben de hacerse cargo de ese gasto, pagar y costear ese peaje, porque son ellos los usuarios de la carretera.

► ERREPORTAJE

Unanimidad

Los representantes de diversas asociaciones que participaron en la asamblea organizada por HIRU, Guitrans de Gipuzkoa, Asotrava, Asetravi y Transport Bilbao de Bizkaia, Tradisna, Anatravi y Anet de Nafarroa; Uniatramc Fesmc federación de conductores del sindicato UGT y Asemtrasan de Santander y los transportistas reunidos acordaron hacer pública la exigencia a los cargadores para que asuman el nuevo gasto y no descartan, plantear movilizaciones y medidas de presión, «si no hay cambios, si no vemos movimientos por parte de cargadores y Administración en ese sentido, con el objetivo de cambiar esta situación».

Los reunidos estiman también que la Administración debe apoyar esta reclamación y dar los pasos necesarios para ello. No puede seguir mirando al otro lado. El alto precio de los carburantes dejó tocados a muchos transportistas y el nuevo gasto del peaje puede rematarlos, si no consiguen pasar el gasto a sus cargadores. «La administración debe proteger el servicio cercano y eficaz que ofrecen los transportistas autónomos y pequeñas empresas del transporte que hoy se encuentran en riesgo de abandonar el sector y desaparecer. En los últimos años se ha intensificado el proceso de perdida de atractivo, interés y ausencia de relevo generacional en el sector».

Cabe destacar la critica constante del sindicato de transportistas autónomos Hiru por los



Iñigo Aldalur, Alberto Núñez eta Eli Salvatierra, salaketa jarri aurretik.

«Aldundiak TicketBai sistema erabiltzera behartzen gaitu. Berak ordainagiririk bidali gabe kobraztu du bidesaria zenbait astetan»

despropósitos y la irresponsabilidad de la Diputación de Gipuzkoa desde que en 2018 implantó por primera vez un peaje a los camiones.

Perjuicio por no emitir facturas
Esta vez, ha puesto en marcha de nuevo el cobro del peaje pero se ha olvidado emitir las facturas. En marzo Hiru presentó una denuncia ante los tribunales contra los responsables de Bidegi y la Diputación por los perjuicios originados a los transportistas que aún no habían recibido las facturas de los peajes abonados desde enero lo que dificultaba el cobro del mismo a sus clientes.

Hiru denuncia de nuevo los incumplimientos, así como, la actitud

insensata y disparatada que está teniendo Bidegi. En opinión de los transportistas autónomos, el afán recaudatorio es evidente desde que en enero de 2018 se implantó el peaje a los camiones. «Dicen que los transportistas cumplen una función esencial para la sociedad pero no lo demuestran, como en este caso castigándolos con los peajes y poniendo en peligro la red de transporte que sirve a la sociedad y empresas de Euskal Herria».

Tras poner la denuncia, representantes de Hiru señalaron ante la prensa que «la Diputación obliga a todos los contribuyentes del territorio a emitir factura y, a partir de la implantación del sistema TicketBai, enviarlo al momento a Hacienda pero no se aplica la norma y no cumple con esta obligación. Cobra peaje a los camiones sin emitir ticket ni la correspondiente factura». Pocas horas después de la denuncia, ya se podían consultar las facturas por vía telemática.

«Ardura gutxi erakutsi dute Aldundiako buruek, 2018an bidesaria jarri zenetik. Oraingoan ordainagiriak ahaztu zaizkie»

La mayoría de los transportistas tienen muchas dificultades para repercutir ese nuevo gasto a sus clientes. Las diputaciones se limitan a cobrar el peaje pero no han hecho nada para facilitar ese trabajo al transportista; deberían haber activado algún mecanismo para que obligatoriamente los clientes asuman el gasto que acecha y hostiga a muchos transportistas. Peor aún, el caos se mantiene. Varios transportistas se han quejado de que no han recibido las facturas correspondientes, algunas no han llegado a tiempo ni les han cobrado todos los pasos de los camiones y ahora les ha llegado todo junto.

Denuncias en el juzgado

Todavía colean, por su parte, temas del anterior peaje implantado en Gipuzkoa en enero de 2018 que fue anulado por los tribunales. Sin embargo, la Diputación Foral de este territorio no sólo no devolvió de oficio las cantidades cobradas automáticamente, sino que ha puesto todo tipo de trabas y obstáculos para evitar que los transportistas afectados recuperen el dinero cobrado irregularmente entre enero de 2018 y octubre de 2021. No atendió las reclamaciones presentadas en Bidegi por más de mil transportistas obligando así a que tengan que recurrir a los tribunales. 250 han presentado una reclamación en el Juzgado, tres cuartas partes de los transportistas que demandaron a Bidegi, se han echado atrás.

De momento no se sabe lo que ocurrirá con las denuncias presentadas, a pesar de que un juzgado de Donostia dictaminara a principios de 2023 que la Diputación debe devolver 13.000 euros en total a tres transportistas que reclamaron el dinero cobrado indebidamente durante casi cuatro años.



Iñaki Zuazo Bernaola

«Bi aldiz kaltetu gaituzte Arratiako garraiolariak»

Iñaki Zuazo garraioliariak zigor bikoitzas jaso du N240 errepidean kamioiei jarri zaien bidesariaren ondorioz. Bi aldiz kaltetu du Aldundiak: batetik garraiolaria eta bestetik arratiarra delako. Garestia da bigarren mailako errepidean jarritako bidesaria, garestiegia bere ustez. Eta baztertua sentitzen da Bizkaiko beste eskualde batzuetako garraiolari eta herriarrekin alderatuz. Bertan bizi direnak eta bertako enpresak galtzen atera direla uste du.

Bizkaiko Foru diputatu nagusi izateko EAJren hautagai Elixabete Etxanoberen adierazpenekin abiatu du konbertsazioa. Zera esan omen zuen, «Ya hemos sacado los camiones de la N240, para mayor seguridad y mejor calidad de vida de la gente de Arratia»; Iñakiren bizimodu ez da hobetu, ordea, kontrakoa, eta galdeztuko lioke

bera ez al den Arratiakoa: «eta ni? Zer naiz ba? nongoa naiz ba?» dio; Bere onetik «atera» ohi dute bera horrelako esanek. Benetan helburua kamioiak autopistara eramatea balitz, ez zeukan Europako peajerik nabarmenena jarri beharrik, erraza litzake; Altuben, kamioiei bidesaria kentzea nahikoa. Arkutan gastatu dutena aurreratuko lukete. Bainan berriro ere agerian geratu da Aldundiaren diru premia.

Etxanoberenarekin gutxi ez eta Bizkaiko Aldundiko Garraio sailburu Imanol Pradalesen adierazpenek eragin zioten mina ere azpimarratu du Zuazok. «Barazarren milaka kamioi dabiltzala esan zuen. Berak baino hobeto dakit nik zenbat dabilen, eta milaka ez dira aspaldian ibili. Zer pentsatuko du jendeak milaka kamioi entzuten duenean. Horrelako adierazpenek mina ematen dute; buruan, batez ere».

Buruko minaren jatorria azaldu du: «Aterta egin gaituztela esaten ari dira. Ni, beraz, arriskutsua, traba egiten duen pertsona bat naiz; hori buruan geratzen da. Horiek gauzak esanda herritarrak nahastu egiten dituzte. Pentsatzen dute, hori gidaria!, kamioia nolatan dator errepide honetatik!! Jakin beharko lukete kamioian ekartzen direla tabernara garagardoa, supermerkatuetara produktuak edo fabriketara materiala. Horretara datoza eta doaz kamioiak. Esaten zuten, errepidetik milaka kamioi pasatuko zituztela trenera, gezurrak! Orain aitortu dute ezetz. Bainan jendeak, oro har, bitartean sinistu egiten diitu. Ez dira zintzoak».

Aldundiko webean kexa
 Gainera, Iñaki Zuazoren ustez ez da justua Bizkaitarren artean, bazterzailea da, «diskriminatorioa»: «Sodupen bizi gero, autobidea edota bide zaharra edukiko nituzke aukeran, Zornotzan bizita ere bai; hemengo garraiolariek, aldiz, ordaindu egiten dugu, bai ala bai».

Kexa jarri zuen Aldundian, baina oraingoz ez du erantzunik jaso. «Hemen, ez dago besterik: ordaindu eta isilik egon. Inpotentzia handiarekin, baina...» Zuazoren iritziz alde handia dago Gipuzkoako kasuarekin. «han ordaintzen dutenaren bikotza baino gehiago ordaintzen dugu Barazarren, eta

han, N1, A,15 edota Deskargakoa, N636a, autobideak dira; hau, bigarren mailako errepidea da».

Ez da, gainera, N240a, ibilbide luzeetako errepidea; Aldiz, N1k lotzen du Europa Madrilekin; «Hau Bizkaira sartzeko eta bertatik urteteko errepidea da. Datozen kamioi gehienak kargatzera edota deskargatzera dator. Betidanik izan da horrela. Gure aitaren garaietan Barazartik ibiltzen zen trafiko guztia. Eta Bizkaiko sarrera eta irteerako errepideari, beste izaera eta jarduera bat eman zaio, urbanoa, biribilgune eta semaforoekin. Ez dute Lemoan saihestiderik egin Boroarekin

Reflexiones y opinión transmitidas a Interbiak

El transportista de Arratia, Iñaki Zuazo, trasladó sus reflexiones y opinión a Interbiak «sobre el peaje implantado a los camiones en la N240 y los efectos colaterales que parecen no haber sido tenidos en cuenta», en el espacio de reclamaciones y consultas de la página web de la Diputación de Bizkaia, pero no ha obtenido respuesta, a pesar de su disposición a «colaborar» e intercambiar ideas para acordar una solución con el fin de que «sea una tasa o impuesto justo y proporcional».

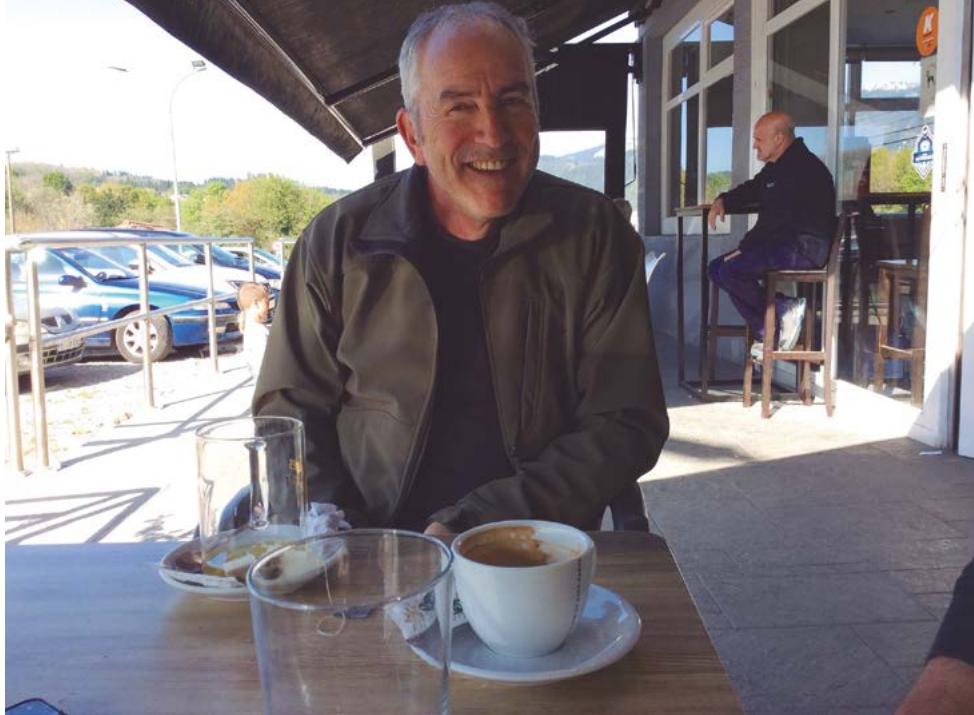
Tras presentarse como «transportista autónomo, residente en Arantzazu desde que nació» explica que la N240 ha sido la entrada principal a Bizkaia desde la meseta desde hace muchas décadas: más que una carretera de tránsito (como puede ser la N1 a su paso por Gipuzkoa, la vía que conecta la península con Europa) ha sido una carretera para llegar o salir de Bizkaia, es decir, se viene a dejar o a sacar mercancía de este territorio. «No es tampoco una autovía, y la evolución de la N240 ha sido de carretera principal a tener en algunos tramos un carácter más urbano (con semáforos, rotondas...) que hacen más lento el tráfico rodado, por lo que me consta que hay quejas de usuarios en general».

En segundo lugar critica el prohibitivo precio del peaje: «El importe a pagar me parece excesivo, ya que desde Usansolo hasta Ubidea el coste es de unos 50 cents/km, sin contar bonificaciones, que al fin y al cabo

serán descuentos, pero los más perjudicados vamos a ser los que vivimos y aparcamos los camiones en la zona, que utilizamos la carretera a diario y en ocasiones atravesamos la carretera varias veces».

Asimismo, muestra su rechazo por la discriminación que sufre: «Siendo consciente de que el mantenimiento de las carreteras es elevado, puedo entender que se ponga algún tipo de cargo a los usuarios, pero considero discriminatorio e injusto que solo se imponga a los camiones, cuando además no se trata de vía rápida ni de autovía. En mi caso concreto, el hecho de desarrollar gran parte de la actividad en Bizkaia dando servicio a empresas de la zona y de la provincia, el impacto en mi economía va a ser bastante importante, y pongo un ejemplo: El coste de combustible por km. de mi camión es de entre 0.50 y 0.60 cents/km. Si a esto se añade 0.50 cents/km por utilizar la N240 puede suponer más de 1.000 euros al mes, costos a repercutir a las empresas contratantes de los servicios de transporte, cosa que no va a ser fácil».

Por último sugiere, por una parte, que se realice una campaña para informar a las empresas de que «mover sus mercancías por las carreteras de Bizkaia les va a suponer un coste, que en su parte proporcional deberían asumir». Propone, además, «un sistema de pago que tenga en cuenta a los residentes en la zona, ya que el mero hecho de ir a casa o salir de casa va a suponer un coste».



En opinión de Zuazo el peaje castiga al transportista y a las empresas de Arratia.

lotzeko. Kontrako egin dute Bizkaira trafiko gehiena sartzen den bidean. Trafikoa astiro doa errotondatan».

Auto ilarak

Arratian auto ilarak sortzen direlako kexak egon badira ere, Iñaki Zuazok argi dauka, horiek zeren ondorio diren, errepidean biribilgune eta semaforoak jarri dituztelako sortzen dira. «Noiz izaten dira karabanan? Puntako orduak direnean. Kamioiek ez dituzte eragiten. Arratiara lanera datozenek, bai». Zuazoren iritziz, betidanik Bizkaiko sarrera eta irteera izandako errepideari izaera urbanoa emateak eragiten ditu zailtasunak fabriketatik langileak ateratzen diren puntako ordutan.

Lanera joateko edota etortzeko, hutsik doan arren, ordaindu egin behar berak, adierazgarria. «Gaur Gipuzkoaroko kargatu dut, batzuk Portuan uzten dute kamioia, baina etxera eterri naiz, herrian lagatzen

dut nik, normala dan moduan». «Jaio nintzenetik bizi naiz hemen», dio kexati, «nora joango naiz ba?».

57 centimos

Dena den, etxera ez dator muxu truk, dirua kostatzen zaio; Kilometroko 0,57 euro inguru ordaintzen dute Barazarren garraiolariek; Gipuzkoan N1 eta A15ean, horren erdia; «astakeria da, 17,34 euro, Usansolotik Ubideara; 30 kilometro dira, 57 centimos balio du kilometroak, autopista askoz merkeagoa da, baina, Iruñea aldera, Madrilera, ala Zaragozara baldin bazoaz, ez zara autopistaraino joango, ez duzu atzera egingo, ordaindu eta hemendik joango zara. Hemen, Arratian, bizi garenontzat eta hemengo enpresentzat kalte handia da».

Kalkuluak egiten hasi da Iñaki Zuazo, «Pasa den hilean esaterako, martxoan, 650 euro ordaindu ditut; Barazarko bidesaria jarri

«Confunden a la población hablando de miles de camiones. Precisamente son los que nos traen los alimentos a casa»

aurretik, urtarrilean, 80. Eta hortik gora izango da. Matematika hutsa da; urtean, sei-zazpi mila euro, agian, gehiago. Zaila, hori bezeroek pagatzeko». Gehienek entzungor egiten dute.

Estu eta larri

Lanbidea zaildu egin zaie garraiolariei. «Bidesaria? Ordaintzen badute ondo. Bezero batek musuzapia eskaini zidan brometan. Betikoa, lan gutxi dagoenean prezioak behera egingo du». Horrelakoetan, zaitasunak dituzte gastua bezeroari pasatzeko: «hau merkatua da, lan asko dagoenean ordaintzen dute ondo. Gutxi badago... peajea ordaintzeko dirua eskatu arren, pikutara bidaliko zaituzte. Ilara daukazu zure atzetik zain. Askok ez dute kalkulua ondo egiten». Ondorioz, «garraioli asko dabilta estu eta larri. Autonomoa desagertuko da, bai ala bai. Enpresa handiek Hego Amerikatik ekarri dituzte txoferrak. Esklaboak dira. Ez dieta, ez paga, ez ezer. Txofer asko bajan erortzean ohartu da benetako soldata zenbatekoa duen. Garai batean dietarekin dirua irabazten genuen. Sobratzen zen». Orain, kontrako. «Ordaindu egin behar etxera etortzeko».

Bere bizimoduan erabakiak eragindako aldaketek eman diote minik handiena: «Portuan kargatu eta egunez bada, duda barik, autopistatik goaz. Duela gutxi portuan Zaragozarako kargatu ondoren, etxetik pasa nahi nuen, baina ez nintzen pasa. Jada nire bizimodua baldintzatzen du. Horrek ematen du amorru handiena. Psikologikoki jota uzten nau. Diru eta denbora kontua da. Hiruzpalau ordu libre badauzkatz nahigo dut etxetik pasa, bertan bazkaldu, baina, gaur egun, askotan ez dugu egiten».

► ERREPORTAJEA

Jose Felix Amuritzar Arratiano jatetxea

«Ya no pasan camiones por Barazar»

Los daños colaterales de la implantación del peaje en Bizkaia

Albo kalteak izan ditu N240an kamioiei bidesaria jartzeak. Errepide horretan ez dabil kamiorik eta hutsik daude bideko jatetxeak ere. Arratiano jatetxeko Jose Felix Amuritzak ondo ezagutzen ditu garraiolariak urtetan eman die jaten eta. Orain faltan botatzen dituzte tabernan.

«Ya no pasan los camiones por Barazar, y si no pasan, no pueden parar como antes. Se nota mucho. Sólo circulan los que van a los polígonos de Iurre se lamenta desde detrás de la barra del restaurante Arratiano, José Felix Amuritzar.

Calcula que ha perdido las dos terceras partes del volumen de negocio anterior del Arratiano. De dar aproximadamente un centenar de menús al mediodía, han pasado a dar unos treinta. Ya trabajan dos personas menos.

Daños colaterales

Son los daños colaterales del peaje a los camiones: «Algunos días el comedor está vacío, no viene casi nadie. Trabajadores de obras o de pabellones, montañeros, alguno que está de paso... y poco más. Hoy habremos dado 25 menús cuando de media estábamos dando casi cien. A veces, viene alguna cuadrilla grande a comer... pero, ya, no trabajamos con los

transportistas, no es un negocio dirigido a los chóferes. Olvídate. Eso se ha acabado, los únicos que pasan son los transportes especiales».

Cambio de costumbres

No han cambiado horarios a pesar de que hay menos clientes. Abren de 7.00 de la mañana a 21.00 de la noche. Hace tiempo que dejaron de dar cenas, pero siempre paraba algún transportista por la tarde a picar algo o a comer algún bocata. «También han cambiado las costumbres, muchos ya no

cenan, pican algo y vienen a tomar el café».

Jose Felix Amuritzar lleva años detrás de la barra del Arratiano. Recuerda que antes los transportistas tenían dietas para comer. «Sí, han cambiado y han desaparecido muchas cosas. Hay algunos chóferes que comen un par de pinchos y siguen. Antes decían, 'si no me llega para la comida, antes de comer un bocadillo, dejo el camión', pero eso también ha llegado. Hace años veíamos a los portugueses, antes de que llegaran los chóferes del Este, -sin despreciar a nadie-, parados en los bordes de la carretera, calentando comida en el hornillo, al lado del camión; decían los de aquí que 'si no puedo comer y cenar en un restaurante, para andar así, quemé el camión'. Pues ha llegado eso. Y algunos comen, más frecuentemente, bocadillos que menú».

«Ohiturak aldatu dira. Garraiolari askok esaten zuen, lehen, kanpotarrak bide bazterrean jatekoa berotzen ikusita: jatetxeen jateko iristen ez zaidanean, kamioia utzi egingo dut. Ba, hori ere iritsi da. Sarritan jaten dituzte ogitartekoak»



Con la excusa de aliviar el tráfico y vaciar la carretera de Barazar de camiones, están utilizando al transportista de recaudador... «Si quieren

descargar esta carretera de camiones, baja de precio la autopista y listo. Ya lo hicieron creo en la Rioja. Si ibas por la general tenías que presentar el

ticket de la comida para justificar la salida de la autopista. Si fuera asequible, muchos irían por allí. Pero para el transportista, ya la carretera secundaria es más cara que la autopista. Pagan 17 euros desde la parte de abajo hasta la parte de arriba. Te atracan sin utilizar pistolas. Con las leyes en su mano. Si no pagas te embargan de la cuenta» concluye Jose Felix Amuritz.

Atascos en Igorre y Lemoa

De los atascos, Jose Felix Amuriza opina que en la parte de Barazar, no hay apenas retenciones. Se producen más abajo. «De aquí a Igorre nunca hay colas. Eso sí, a la hora de la entrada y la salida de las fábricas, las caravanas llegan desde Igorre hasta Lemoa».



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 tecника, capacidad y numero de amarres necesarios

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

Crítica al peaje castigada con multas

Kepa Alaña 2019an hasi zen Ap68 autopistan ikusten zituen bidegabekeriaik salatzen. Ez diote kasu handirik egin eta hainbat isunekin zigortu dute. Aurretik jakinarazi gabe autopistan bide-lanak egiten ari zirelako bidesaria ordaintzera ukatu eta isunak jarri zizkioten. Ordaindu egin ditu bestela ere dirua kontutik kentzen diote eta.

El portavoz de la Plataforma Ap68 Doan, Kepa Alaña, se siente acosado por Interbiak. Recientemente ha abonado 11 multas de 80 euros cada uno, 880 euros en total, «porque si no te embargan o te quitan el dinero del banco». Hace meses pagó ya varias multas por la vía del apremio. «En total me va a costar unos 1.500 euros la broma».

Una vez que en 2019 la autopista Ap68 pasara a titularidad foral surgió la plataforma Ap68 Doan, «con un amigo de Laudio que trabajaba en la Mercedes de Gasteiz y sólo cogía la autopista por Altube cuando hacía mal tiempo; estoy prejubilado y le dedicaba un rato todas las mañanas al tema de los peajes».

AVASA, concesionaria de la AP68, Autopista Vasco Aragonesa o Autopista del Ebro que une Bilbao con Zaragoza llegó a un acuerdo con Interbiak ese año, para hacer la conexión que ahora han inaugurado, entre Ap8 y Ap68, y unir, así, Gasteiz con Cantabria.

Alaña no ha parado desde 2019 de denunciar que en varios puntos anuncianaban el peaje pero no las obras. «No ponían ningún cartel, para que nadie renunciase a coger la autopista. Pensé que se estaban saltando las normas. Miré la normativa y vi una norma de la DGT clarísima: antes de entrar en una autopista de peaje, hay que avisar con el tiempo suficiente a los usuarios para que con seguridad puedan decidir ir por la autopista o por otra carretera alternativa».

Denuncia en Juntas Generales
Empezó a denunciar el caso públicamente. «Estuve en Juntas Generales de Bizkaia, delante de todos los partidos políticos, también ante la fiscal provincial, la denuncié porque me dijo que no podía hacer nada, ‘¿Cómo? ¿Y si hay un accidente?’ me respondió que en ese caso

pondría una demanda penal. ¿Y no pensaba hacer nada para prevenir? ¿Por qué? He mandado quejas a la DGT, al departamento de seguridad del Gobierno Vasco... entre otros; todos se limpian las manos».

Habitualmente Kepa Alaña utilizaba el tramo entre Bilbao y Laudio. «Durante los años que han durado las obras, entrabas en una autopista peligrosísima, con la velocidad limitada a 80 kms. por hora, sin arcén de seguridad y sin luz. Tengo videos. Y no te avisaban. Llevábamos años a oscuras, hasta que en los últimos años han ido poniendo las luces. Hace mucho que robaron el cableado, y no había iluminación».

Reclamación constante

Durante estos años, al llegar al peaje les decía que no iba a pagar porque había obras que no estaban anunciadas... «Ponía una reclamación a AVASA y me daban un ticket, donde te venía el importe de 2.10, la fecha, hora y la matrícula de mi vehículo. Luego, ellos rechazaban la reclamación, y, entonces, hacía el ingreso por transferencia».

Sin embargo, le han enviado una multa por cada paso. Recurrió al Ararteko y el proceso

«Bide-lanak iraun duten bitartean, arriskutsua zen autopista, abiadura 80ra mugatuta, argirik eta bazterbiderik gabe»



Kepa Alaña, 2019tik ari da protestan.

ha estado parado desde 2021, hasta que ha informado de que, en su opinión, hay que pagar las multas. «Y de repente me han venido todas juntas, en 15 días. He hecho alegaciones, recursos... pero me he cansado; si quiero reclamar en el juzgado tengo que hacerlo multa por multa, contratar abogado y procurador, etc. y con el riesgo de tener que pagar las costas del juicio si pierdo la demanda. Lo que he hecho es reclamar las cantidades abonadas ante el juez, alegando que he cumplido la ley».

No entiende la imposición de las multas, «¿por qué? He ingresado el dinero; la norma de

Tráfico dice que hay que pagar en las autopistas de peaje, pero no habla de plazos, si tienes un mes, dos semanas o cuatro días. Me han dado un ticket, me han abierto la barrera, no lo he saltado en rojo, no he incumplido nada; imagina que llegas al peaje y no tienes dinero».

Alaña opina que es una represalia. «Me he enterado de que el que inicia los trámites para sancionar, es un empleado en Interbiak. Me tienen ganas. No creo que multen a todos los que no pagan porque no han cogido la cartera, o no les funciona la tarjeta. Ahora se va a ver. En la nueva Supersur te obligan a tener tu matrícula asociada a un Viat o tarjeta; a los que no lo tengan, de momento no los van a multar, les van a mandar una carta para que paguen».

Gasto millonario en arcos

Kepa Alaña cree que es «una barbaridad el dineral, 50 millones de euros, que están gastando en la instalación de los dispositivos y arcos para cobrar peaje a los camiones en las carreteras de Bizkaia; ahora no les queda más remedio que ir por la autopista Ap68. El Gobierno de la Rioja y de Nafarroa hacen todo lo contrario. Bonifican desde 2018 el pago del peaje de los camiones en un 75% para evitar que circulen por las carreteras secundarias. En lugar de gastar esos 50 millones de euros lo lógico hubiera sido bonificar el paso de los camiones. Problema solucionado y se

hubieran ahorrado una pasta. Los camiones irían encantados por la autopista». Para Hiru es una excusa, si de verdad su objetivo fuera trasladar los camiones a la autopista, la bonificación del peaje de los camiones sería suficiente. Queda en evidencia el afán recaudatorio.

Kepa trae a colación las quejas de los vecinos y una asociación de Laudio por los ruidos y molestias que generan los camiones que ahora cruzan los cascos urbanos de Laudio y Okendo... «Por no pagar ni uno ni otro peaje circulan por el corredor del Kadagua, tenemos imágenes de camiones cruzados».

Injusto y discriminatorio

El portavoz de la plataforma Ap68 Doan defiende que la autopista pública gestionada por la Diputación debería ser gratuita. «Sabemos lo que gastan en Bizkaia en mantenimiento de toda la red viaria de carreteras, 100 millones de euros, y en el tercer cuatrimestre sólo con el impuesto de carburantes en este territorio ya habían recaudado más de 400».

Opina que «el tejido empresarial valora todo a la hora de elegir las localizaciones para sus negocios. Valoran muchísimo la red de carreteras, si tienen o no peajes, etc. El producto final y su precio depende de todas esas variables. Por ejemplo ir de Bilbao a Mungia por autovía sale gratis y, en cambio, de Bilbao a Laudio hay que pagar. Es discriminatorio. Los jóvenes a donde van a ir a vivir. A Aiaraldea, no. No tiene atractivo. Para ir a Bilbao pagamos, y para ir a Gasteiz, también».

«Ap68an, Nafarroako eta Errioxako partean, ehuneko 75eko deskontua dute kamioiek. Merkeago litzake hori egin balute Bizkaian»



¿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.

HIRU ASEGURUAK, precios 2023

Seguros obligatorios

CABEZAS TRACTORAS (NACIONAL- INTERNACIONAL)	HIRU 2023 1238,70 €	GRÚA O VOL. 1.276,60 €
CAMION RIGIDO NACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	984,25 €	1.097,15 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.121,60 €	1.212,00 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.323,60 €	1.428,25 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.397,50 €	1.481,45 €
CAMION RIGIDO INTERNACIONAL		
TRAMO 1 (3,5-9 tns9)	984,25 €	1.097,15 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.121,60 €	1.212,00 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.451,05 €	1.532,15 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.552,90 €	1.680,50 €
SEMIRREMOLQUES		
(NACIONAL-INTERNACIONAL)	412,95 €	433,85 €
REMOLQUES (NAC.- INTER.)		
DESDE 3,5TNS/10TNS	254,95 €	261,05 €
>10TNS	309,10 €	320,10 €

* Responsabilidad Civil Obligatoria.

* Responsabilidad Civil Voluntaria 50.000.000€.

* Defensa jurídica nacional o internacional dependiendo del ámbito de la póliza.

* Roturas de lunas 100%

* Asistencia en viaje hasta 6.000€ (3.000€ rescate y 3.000€ remolcaje), excepto furgonetas que disponen de una asistencia ilimitada. (Independientemente del ámbito nacional o internacional)

* 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).

* Menores 25 años: incluida.

* Entrada en puertos: incluida.

* RC en parado para vehículos basculantes y/o grúa: incluida con una franquicia de 150€ (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación).

Seguros de MERCANCIAS

	Franquicia	Cap asegurado	Prima 2023
Coberturas ICCA	150 €	5.000	172,01 €
Robo	150 €	10.000	198,93 €
Mojaduras	150 €	15.000	254,14 €
Roturas	150 €	20.000	305,19 €
Mala estiba general (max. 50.000)	300 €	25.000	355,12 €
Huelgas	150 €	30.000	398,34 €
Riesgos Extraordinarios	150 €	35.000	443,91 €
Carga/Descarga	150 €	40.000	484,97 €
Gastos remoción 6.000€	Sin franquicia	45.000	549,33 €
		50.000	554,89 €
Daños o contaminación causada por polizones		55.000	610,37 €
Para un capital de 5.000 o 10.000 euros		60.000	644,11 €
10% con un mínimo de 1.200 euros		65.000	676,96 €
		70.000	705,29 €
		75.000	765,73 €
		80.000	799,03 €
		85.000	843,43 €
		90.000	876,41 €
		95.000	932,20 €
		100.000	965,49 €
* Ámbito: U. Europea, Andorra, Ciudad del Vaticano, Croacia, Liechtenstein, Noruega, Mónaco, Suiza, San Marino y Reino Unido.		105.000	1.026,52 €
		110.000	1.037,63 €
		115.000	1.070,92 €
* Cálculo de la prima: Por matrícula.		120.000	1.082,02 €
* Mercancías: Perecederas, frágiles, tecnológicas, ADR (excluidas explosivas, auto inflamables y radioactivas) y generales salvo excluidas.		125.000	1.120,86 €
		130.000	1.126,40 €
		135.000	1.176,34 €
		140.000	1.204,08 €
		145.000	1.220,74 €
		150.000	1.226,28 €
		200.000	1.426,05 €
		300.000	1.764,52 €

Seguros de responsabilidad civil

	2023 con patronal Fact. de 130.000	2023 con patronal Fact. de 260.000	Peligrosas con patronal Fact. de 130.000	Peligrosas con patronal Fact. de 260.000
Límite asegurado 300.000 €	123,69 €	188,80 €	287,74 €	474,70 €
Límite asegurado 600.000 €	217,54 €	290,56 €	379,77 €	607,63 €

► DENBORA-PASAK

7 diferencias 7 desberdintasunak



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



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

Arratiako kamioi baten
aspaldiko argazkia

Sudoku zail xamarak

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

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

120. aleko erantzunak

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

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



► 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
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
Erdi-atoia: Semirremolque	Zama: Carga útil
Banketxea: Entidad bancaria	Matrikula: Matrícula
Afiliatze data: Fecha de afiliación	Kontu korronte zenbakia: Nº cuenta corriente
Uztearen arrazoia: Motivo de baja	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

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

Lanbarren industrialdea,
Mugarrigoi 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 konfidentialtasuna 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 igorritz 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 garaiolari
autonomoei
gasolio onena
prezio eta
kalitate ezin
hobean
eskaintzen die
Bideko
Aterpek.

Lau zerbitzugune dauzka
Bideko Aterpek Hego Euskal Herrian:
Araban, Langraitzan;
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*