

GARRAIO LARIOK



GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

123. ZK



2023/07



**IKEArentzat
diharduten
ADEReko
garraiolarien
hobekuntza**

**Madrid prorroga hasta diciembre la ayuda
a los transportistas para pagar el gasoil**



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

Sin condiciones dignas no hay relevo

La edad media de los profesionales del transporte en Europa aumenta un año por cada año que pasa. No hay relevo generacional, los jóvenes no muestran interés por incorporarse al sector en las condiciones que ofrece hoy. El transporte envejece, la mayoría se acerca a la jubilación y el transportista autónomo puede desaparecer, con lo que se perderá el servicio cercano y eficaz que ha ofrecido durante años a la sociedad y la industria vasca.

Las grandes flotas ya han encontrado la respuesta inmediata a esa falta de profesionales del camión. Según datos de la Asociación Internacional IRU, en 2021 faltaban 425.000 en Europa y en 2026 la demanda alcanzará al millón de conductores. No importa que según datos de la Seguridad Social en abril hubiera 15.298 conductores asalariados y 791 autónomos, un total de 16.089 profesionales en paro. La mayoría, el 72%, superan los 50.

En lugar de mejorar las condiciones para hacer atractiva la actividad para los jóvenes, optan por traer conductores inmigrantes, la mayoría procedentes de Sudamérica, que asuman esas condiciones laborales precarias. Y están pidiendo medidas para favorecer esa incorporación de transportistas extranjeros, facilitar la convalidación de permisos de conducir o rebajar los requisitos para la obtención del permiso de residencia mediante la realización de cursos formativos.

La actividad se ha desprofesionalizado y devaluado, en opinión del sindicato Hiru que vincula la escasez de profesionales con las malas condiciones de trabajo en el transporte; No se puede explicar de otra manera que haya transportistas en paro. Pierde la calidad en general, los transportistas autónomos experimentados se sustituyen por otros con menos práctica.

Esto evidencia dos cuestiones. Crece el transporte, y a su vez, la demanda de conductores, los materiales y productos de consumo cada vez recorren más distancia para llegar al consumidor, lo que no favorece el futuro y salud del planeta. Y ese crecimiento del transporte no está vinculado a la mejora de las condiciones de los transportistas. Todo lo contrario. Hay escasez

de conductores por las condiciones del sector. Los empresarios dicen que no los traen para pagar menos. Cobrarán como el resto de la plantilla, una miseria. Hiru opina que no faltan trabajadores sino condiciones laborales dignas que hagan atractivo el sector.

El asunto no es nuevo ni exclusivo de nuestro entorno. En los últimos años se ha fomentado el transporte barato, incluso algunos trabajan por debajo de costes de producción. Increíble pero cierto. Minimizan los gastos muchas veces de manera fraudulenta, y compiten de manera desleal, dificultando especialmente la tarea de los pequeños transportistas autónomos. La Administración debería controlar estas prácticas irregulares.

En el número anterior informamos del joven colombiano que vino a trabajar como transportista y perdió un dedo en un accidente laboral. Denunciaba que a los responsables de la empresa sólo les preocupaba que la mercancía llegara a su destino. La salud y seguridad de los repartidores quedaba en un segundo plano. Muchos inmigrantes vienen a trabajar con ganas pero se encuentran con unas condiciones de trabajo que no esperaban. En este número explicamos la mejora de las condiciones de trabajo y tarifas de los repartidores y montadores de productos de Ikea, tras un proceso negociador con la empresa Ader, en la que ha participado Hiru junto a las asociaciones Asotraba y Uniatramc. El acuerdo puede ser ejemplar para otros autónomos que trabajan para este tipo de empresas.

Garraiolariak falta badira sektoreko lan baldintza kaxkarren ondorio da. Askok utzi dute eta gazterik ez da hasten. Kanpotik ekarri baino enpresek hobe lukete baldintza duinak eskaintzea

▶ ABOKATUAREN TXOKOA



Eli Salvatierra

Tacógrafo de segunda generación

Como todos sabéis el denominado Paquete de Movilidad está trayendo cambios en la normativa a aplicar, y también para este año 2023 trae cambios, en concreto para el aparato tacógrafo:

-Y es que desde el 21 de agosto de 2023 todos los camiones de nueva matriculación deberán ir equipados con el nuevo tacógrafo inteligente o de segunda generación.

-Desde el 1 de julio de 2024: los conductores estarán obligados a llevar las hojas de registro del día en curso y los 56 anteriores.

-Desde el 31 de diciembre de 2024: los vehículos en transporte internacional que lleven instalado un tacógrafo analógico o digital no inteligente anterior al 15 de junio de 2019, tendrán obligación de instalar un

tacógrafo inteligente de segunda generación antes de 31 de diciembre de 2024.

- Desde el 21 de agosto de 2025: los vehículos en transporte internacional que lleven instalado un tacógrafo inteligente de primera generación deberán sustituirlo por el de segunda generación.

-Desde el 1 de julio de 2026 también deberán disponer de tacógrafo en vehículos ligeros. Los vehículos ligeros entre 2,5 y 3,5 toneladas de MMA que hagan transporte internacional, deberán instalar un tacógrafo, a partir de esa fecha.

Las funciones más importantes del tacógrafo inteligente de segunda generación son localización (registrará automáticamente el cambio de frontera), y nuevas entradas para las operaciones de carga o descarga.



«Abuztuaren
21etik aurrera
matrikulatzen
diren kamioietan
takografo berriak
etorriko dira»



Jon Altuna

Zero kilometro

Gustuko dut «zero kilometro» proposamena. Mugikortasun handiegia dago munduan oro har. Sistemak krak egin du. Gure artean babestu eta laguntzea besterik ez dugu. Ondokoa babestu, ondokoari erosi, ondokoarekin trukatu.

Jendartearen joera bestelakoa da, ordea. Gero eta gehiago erosten da internetez, urrutikoari; etxeokari, gertukoari, eragindako kalteari begiratu gabe. Erosketa horiek guztiak etxera iristen dira. Banaketa atez ate egiten da, etxez etxe, gero eta gehiago. Eta horretan dihardutenek miseria kobratzen dute.

Mugikortasuna, oro har, jasangarria izan dadin Madril en aztertzen ari diren neurrien artean da, azken kilometroko banaketa egiten dutenek airera «zero» isuri dezaten proposamena. Azken kilometroko banaketa edo bilketan ari diren ibilgailuak «zero isurketa» irizpideak bete beharko dituzte, hau da, elektrikoak izango dira edo CO₂rik isurtzen ez dutenak. 2030 urterako abian jarri nahi dute neurria 20.000 biztanletik gorako hirietan eta 2035erako guztietan.

Desazkundera modan da, agintarien engungo erronka asko horren ingurukoak dira. Klima-aldaketari aurre egitea eta berotegi-efektua eragiten duten gasak gutxitzea dute

helburu. Garraioa deskarbonizatu nahi dute digitalizatzearekin batera. 2035etik aurrera kamioi denak izan beharko dira «garbiak». Kontsumo gizarteak horrelakoak behar ditu. Kamioi berriak saldu behar dira.

Dudarik gabe, desazkunde neurririk onena garraioa murriztu eta ingurukoa kontsumitzea da. Garraio merkea bultzatu da ekonomia bizitzeko, gehiegizkoa bilakatu arte. Ea lortzen dugun garraioa garestia izatea, garraiolariei dagokiena ordaintzea, batetik langileen baldintza kaxkarrak eta, bestetik, planetaren gaitzak zein zorigaitzak saihesteko. Ez da erraza izango, hala ere, egoerari buelta ematea, iraultzea. Dirua irabazteko makinak ondo olioztatuak daude.

«Las autoridades pretenden que los repartidores a domicilio tengan un vehículo eléctrico o de cero emisiones de CO₂ a partir de 2030 en las grandes ciudades»

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Erreleborik ez dago. Enpresa handiek kanpora jo dute garraiolari bila

04 ABOKATUAREN TXOKOA:
Takografo berria jarri beharko dute kamioian ondorengo urtetan
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
Zero kilometro kontzeptua eta garraioa
Jon Altuna



ZER BERRI?



08 Sei garraiolari hil dira sei hilabetetan. Batez beste hilero garraiolari bat hil da Euskal Herrian

10 Gasolio-laguntza emango du berriz Madrilek, 10 xentimo kilometroko irailera arte, 5 urte bukaerara arte

11 Kamioi marken aferako lehen epaiak jakinarazi ditu Madrileko epaitegi Gorenak



ZER BERRI?



12 Oker kobratutako bidesariak itzultzen ari da Alemania. Gipuzkoak ez dauka horrelako asmorik

14 Hamar kamioi berri erosteko laguntza jasoko dute Jaurlearitzatik, enpresa handiek. Autonomoek bakarra erosteko.

16 Presoek oraindik jasaten dituzten salbuespen neurrien aurka sindikatuak

▶ AZALEAN

Ikearentzat lan egiten duten garraiolariak pozik baldintza berriekin



ERREPORTAJEA



18 Ikearentzat lan egiten duten Ader enpresako garraiolarien egoera hobetu da

21 Rlchar, Ader: Urtetan tarifak jaisten joan dira garraiolarioi ezer esan gabe. Orain buelta eman diogu

31 ASEGURUAK



GARRAIOLARI



26 Bakaraldo Truck Festival, Ansioko zelaietan laugarren aldiz irailaren 1etik 3ra topaketa irekia

29 San Kristobal garraiolarien patroia eguna ospatuko dute uztailaren 8an Gasteizen

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 Iza

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).

Sei garraiolari hil dira sei hilabetetan Euskal Herriko errepideetan

Los sindicatos vascos LAB, ESK, STEILAS, EHNE e HIRU se han concentrado seis veces a lo largo de los seis primeros meses del año, para denunciar el siniestro laboral mortal de un transportista. En total han fallecido seis en las carreteras vascas. Una estadística dramática que parece no afecta a las autoridades, que no adoptan medidas para cuidar la seguridad y salud de los transportistas. Cabe destacar que en junio fallecieron dos transportistas, ambos de 61 años. Hiru lleva años pidiendo la jubilación a los 60.

Garraiolarien lan istripuen estatistika latza da, hilero hiltzen da garraiolariaren bat. Iaz hamaika garraiolari hil ziren batez beste lan-istripuz, ia bat hilero. Aldiro elkartzen dira sindikatuak eta aldiro aldatu dute leloa. Azkena, Oiartzungo Lanbarren industrialdearen sarreran ekainaren 7an: «Hilero garraiolari bat hilda; prekaritatea hiltzailea»; ekainaren 2an Gasteizen: «Hilero garraiolari bat hilda; Patronala-Eusko Jaurlaritza erantzule»; maiatzaren 10ean Iruñean: «Bizia galdu gabe, lan egin»; apirilaren 21ean Gasteizen: «Garraioan prekaritateak hiltzen du, 2 garraiolari hilik 2 egunetan»; martxoaren 31n Olaberrian: «Garraio duin ezak hiltzen gaitu».

Elkarretaritzen hauetan horrelako ezbeharrak gehienetan garraiolarien lan baldintza kaskarren ondorio direla salatu dute sindikatuak ordezkariek. Garraiolarien adinak eta nekeak hil egiten dutela, alegia.

Aipagarria da, esaterako, Lanbarrenen eta Agurainen

ekainean hildako bi garraiolariak 61 urte zeuzkatela. Aste berean hil ziren, adin berekoak, eta bi kasuetan bihotzeko arazoren baten ondorioz. Hiru sindikatuak urteak daramatza 60 urterekin erretiro aurreratua eskatzen, arrisku handiko lanbidea baita. Ez da zalantzarik, garraiolarien artean arazo kardiobaskularren intzidentzia handia dagoela ere.

Bihotzekoak, ugari

Diabetesarekin eta garuneko isuriekin batera, bihotzekoak dira garraiolarien osasun arazo larrienak, zenbait ikerketen arabera. Salatzekoa da bihotzeko gaitzek garraiolarien osasunean duten eragin handia. Jakina da 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 betebeharratan. Garraiolarien bizitza dago jokoan.

Hala ere, arazo honen aurrean beste aldera begiratzen du Administrazioak. Horregatik, Jaurlaritzaren aurrean elkartu ziren sindikatuak ordezkariek ekainaren 2an, bai patronala bai jaurlaritza heriotza hauen erantzule direla salatzen.

Administrazioak gehiago egin dezake istripuak gerta ez daitezen, baina ez ditu arazoari aurre egiteko beharrezko neurriak hartzen. Kontrakoa egiten dute. Sindikatuak behin eta berriro salatu du istripu horiek ez direla heriotza soilak ofizialki lan-istripuen estatistikak murrizten saiatzen badira ere, heriotza natural edo errepideko ezbehar gisa hartuta.

La Administración debería tener en cuenta las afecciones cardiovasculares en los protocolos de salud y prevención laboral



Lakuan patronalaren eta Jaurlaritzaren arduragabekeria salatu zuten sindikatuek.

Esanguratsua da bestalde, apirilaren 21ean Gasteizen bi heriotza salatu zituztela sindikatuek. Apirilaren 18an eta 19 bi garraiolari hil ziren Arabako bi errepidetan. Bata goizeko 7.00ak aldera AP68 errepidean eta bestea, hurrengo egunean lehenago, goizaldeko 2.00etan AP1ean. Biak ordu horietan lanean ari baldin baziren, eta atsedean hartzen ez baldin bazeuden, kontratatu zituen bezeroak eragindako presaren ondorioa da.

Ondorio latzak

Hiru sindikatuak behin eta berriro salatu du beste sindikatuekin batera, garraiolarien lan-baldintza txarrekin ondorio mingarriak dituztela. Eta berriro agerian da hori. Enpresek eragindako presak zein presioek, eta sektoreko lan-baldintza kaxkarrek ondorio latzak dituzte. Askotan heriotzak ere eragiten dituzte.

Ordutegi estuek, estresak, gehiegizko pisua duten kargak, sektoreko prezio baxuak, lanaldi luzeak, ez dagozkien zamalanak eta, azken batean, atsedean



Iruñean egin zen elkarretaratzea.

hartzeko zailtasunek arriskuan jartzen dute garraiolarien duintasuna eta segurtasuna, baita haien bizitza bera ere, kasurik okerrenetan.

Azken finean, prekaritatea, lan baldintza gogorak, daude

heriotza horien atzean. Lotura zuzena dago lan istripuen eta sektoreak oro har bizi duen egoera txarrarekin. Iaz hamaika garraiolari hil ziren lan-istripuetan, ia bat hilero. Aurten sei hil dira. Batez beste bat hiltzen da hilero.

Presión horaria, estres, largas jornadas laborales... en definitiva las dificultades para descansar tienen consecuencias fatales

El Gobierno prorroga las ayudas al combustible para los transportistas

Gasolioaren prezio altuak sektorean eragin zuen krisia baretzen ari dela dirudi. Dena den, urte amaierara arte mantenduko du Madrileko Gobernuak gasolioak iaz izan zuen prezio altuak eragindako galera arintzeko administrazioak garraiolarietara ematen dien laguntza. Garraio astunetan ari direnek irailaren amaierara arte kontsumitutako erregai litro bakoitzeko 10 zentimoko jasoko dituzte, eta laguntza litroko 5 zentimora murriztuko da urtea amaitu arte, hiru hilabeteetan. Arinean dabiltzanek 225 euroko laguntza zuzena jasoko dute.

El Consejo de Ministros aprobó recientemente prorrogar las bonificaciones al combustible para los transportistas hasta el próximo 31 de diciembre. Hasta el 30 de septiembre, la bonificación será de 10 céntimos por litro, mientras que en el último trimestre será de 5 céntimos por litro; se abonará junto al pago del gasóleo profesional. Los transportistas que hacen transporte ligero recibirán una ayuda directa de 225 euros.

El objetivo de las ayudas, promovidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), es mitigar el impacto del incremento del precio de los carburantes y contribuir a garantizar la sostenibilidad económica del transporte profesional, un sector fundamental para la economía,

que se ve especialmente impactado por su dependencia de estas fuentes de energía. No hay que olvidar que el precio del gasóleo ha alcanzado máximo históricos.

El texto recoge dos mecanismos para calcular y abonar las ayudas a los transportistas en función de si tienen derecho o no a la devolución parcial del impuesto sobre hidrocarburos.

Las empresas que se benefician de la devolución del gasóleo profesional, recibirán la ayuda al finalizar cada mes

junto a la devolución parcial del impuesto de hidrocarburos gasóleo profesional, y se calculará en función de los litros consumidos y pagados con las tarjetas de gasóleo profesional.

Ayudas para autónomos

Por otro lado, se establece un sistema de ayudas directas para las empresas y trabajadores autónomos que no se benefician de la devolución del gasóleo profesional. Los beneficiarios deberán solicitar la ayuda a través de la sede electrónica de la Agencia Estatal de Administración Tributaria entre el 18 de septiembre y el 31 de octubre de 2023, que, una vez aprobada, se abonará en un único pago.

La bonificación se calcula estimando el consumo, por tipo de vehículo, en un periodo de seis meses: del 1 de julio de 2023 al 31 de diciembre de 2023. Así, recibirán 1.845 euros los transportistas de pesado de más de 7,5 toneladas que usen tipo de carburante GLP, GNC o GNL; mientras, los transportistas de pesado de 7,5 toneladas, 500 euros y los transportistas de ligero, de menos de 7,5 toneladas, 225 euros.

Garraio arinean dabiltzanek irailaren 18tik urriaren 31ra bitartean eskatu beharko dute 225 euroko laguntza zuzena

El Supremo valida indemnizaciones del 5% por el acuerdo de las marcas

1997 eta 2011 artean DAF, Mercedes, Iveco, Man, Renault, Volvo edota Scania kamioiak erosi zituztenek gutxienez ehuneko 5eko kalte ordaina jasoko dutela erabaki du Madrileko Auzitegi Gorenak. Oraingoz ez ditu epaitu arrazoi sendoak aurkeztu dituztenen erreklamazioak. Hiruko garraiolariak horietakoak dira, eta bakoitzaren txostenaren arabera kalkulatu da jasoko duten portzentajea. Kamioiak balio zuenaren %10 ingurukoa izango dela uste da.

El Tribunal Supremo de Madrid ha reconocido recientemente el derecho de los transportistas a ser resarcidos por el daño ocasionado por el sobreprecio aplicado por los fabricantes de camiones, pero limita dicha indemnización a un 5% del valor de adquisición del vehículo, salvo que la reclamación vaya acompañada de un informe pericial consistente que permita acreditar y cuantificar otra valoración diferente.

Sin embargo aún no se ha manifestado sobre las reclamaciones acompañadas de informes periciales consistentes que es el caso de la mayoría de los transportistas demandantes de Hiru. De momento concede un 5% de indemnización en los casos de informes bien fundamentados pero no tan consistentes.

Los servicios jurídicos del sindicato entienden que en esos casos, el TS incrementará

dicho porcentaje validando las compensaciones acordadas por las Audiencias Provinciales. En algunas sentencias ha alcanzado un 10% más los intereses desde la fecha de adquisición del camión. La fecha a tener en cuenta para el cómputo de intereses ha sido fijada por el TS en el día de adquisición del camión.

En julio de 2016 la Comisión Europea adoptó una histórica decisión relativa al procedimiento sancionador impuesto contra los principales fabricantes europeos de vehículos industriales (DAF, Daimler-Mercedes, Iveco, Man, Renault-Volvo y más tarde Scania) por fijación en los precios de venta de dichos

vehículos, así como por retrasar la introducción en el mercado de nuevas tecnologías para reducir las emisiones de sus vehículos, lo que conllevó una multa de más de 3.000 millones de euros, abriendo la vía para interponer este tipo de demandas para aquellos que hubieran adquirido vehículos de las citadas marcas entre 1997 y 2011.

Sentencias contradictorias

Desde que, a finales de 2018 se dictara la primera sentencia de un Juzgado de Primera Instancia frente a una reclamación planteada, a lo largo de estos años se han ido emitiendo un número de sentencias por diferentes juzgados de primera instancia y audiencias provinciales, con resultados contradictorios y, en algunos casos, desfavorables a los intereses de los reclamantes, en la mayoría de los casos porque los informes periciales que acompañaban a la demanda, y que determinaba el importe del daño a reclamar, no estaban suficientemente motivados y adolecían de rigor técnico. No es el caso de las reclamaciones presentadas por transportistas de Hiru.

Badirudi gutxienez garraiolariak kamioiarengatik ordaindu zutenaren %5 itzultzera behartuko dituztela markak

El peaje alemán para camiones devuelve lo cobrado irregularmente

Alemanian kamioiei zegokien peajea baino gehiago kobratu zitzaien 2010 eta 2021 artean, Europako epaitegiak erabaki zuenez. Eta dirua itzultzeko eskatu dezakete garraiolariak. Tramitazioa erraza dela jakinarazi dute arduradunek, web orrialdean izena eman eta zuzenean bidali ahal izango dute eskaera dagozkien fakturekin batera. Gipuzkoako Foru Aldundian ez da horrelakorik. Epaitegiek atzera bota zituzten bidesaria martxan jartzeko eta kudeatzeko foru arauak baina Aldundiak ez du dirutza hori garraiolariak itzultzeko asmorik. Donostiako hiru epaitegiek erreklamazioak Euskadiko Entzutegi Gorenera bidali dituzte.

El Gobierno alemán y la Diputación de Gipuzkoa actúan de manera muy diferente a la hora de devolver las cantidades de peaje cobradas irregularmente a los transportistas. Alemania ya ha dispuesto una página web donde se puede realizar la reclamación rellenando el correspondiente formulario y presentando las facturas. La Diputación de Gipuzkoa no ha puesto más que obstáculos. Al final los transportistas han tenido que presentar las reclamaciones en el Juzgado.

En este sentido, la novedad es que los tres Juzgados de Gipuzkoa que tenían que resolver las reclamaciones se han declarado incompetentes y han trasladado las causas al Tribunal Superior de Justicia del País Vasco que será la que decida.

No es el caso de Alemania. El peaje Toll Collect de Alemania devolverá las cantidades cobradas entre el 28 de octubre de 2010 hasta el 30 de setiembre de 2021. Los transportistas afectados ya pueden solicitar el reintegro de ese peaje mal cobrado. Para ello será suficiente registrarse y rellenar el formulario Mauterstattungsantrag disponible sólo en alemán en la página web, Erstattungsverfahren - eService BALM-Mauterstattung - Antragsportal des BMDV (bund. de) La reclamación se realiza por matrículas, presentando

las facturas de Toll Collect o de terceros correspondientes a esas fechas.

Reclamación on line

La tramitación para reclamar el reembolso de esos peajes es sencilla: el afectado debe registrarse a través del botón «Crear cuenta» en la citada página web y a continuación se le activarán los formularios de solicitud necesarios que una vez rellenos se pueden enviar directamente a la Oficina Federal de Logística y Movilidad, adjuntando a la solicitud los extractos de peaje de Toll Collect GmbH o del respectivo proveedor del Servicio Europeo de Telepeaje. Una solicitud puede incluir un máximo de 20 matrículas diferentes.

El Tribunal de Justicia de la UE dictaminó en octubre de 2020 que hubo un sobrecoste de hasta un 6% en los peajes de Alemania.

A su juicio, el importe de los peajes se debe basar únicamente en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. Sin embargo, el cálculo de los importes de peaje en Alemania incluía también costes de la

«Gipuzkoako Aldundiak ez ditu 2018tik bidegabeki kobratu zituen bidesariak itzuliko. Eskaerak epaitegian daude»



policía de tráfico, lo cual no es conforme a derecho europeo. Por lo tanto, los transportistas que circularon en esas fechas por Alemania tendrán derecho a recuperar esas cantidades.

Peaje más caro

Por otra parte, cabe destacar que este peaje alemán para camiones Toll Collect duplicará sus tarifas en 2024 si se confirma el acuerdo alcanzado para la futura Ley de Protección del Clima alemana entre las tres formaciones políticas que integran el gobierno tripartito alemán (socialdemócratas, verdes y liberales); incorporarán una nueva tasa de unos 200 euros por tonelada de CO2 emitida, en el cómputo del peaje.

En 2023, una tractora Euro VI y su semirremolque de 40 toneladas pagan 19 céntimos por kilómetro. Esta tarifa se incrementará para los vehículos más antiguos según disminuye su categoría Euro de emisiones. Pasará de 95 euros por recorrer 500 kilómetros, a aproximadamente 180 euros. Los camiones de cero emisiones no pagarán hasta el 2026. A partir de 2024 también se amplía el tonelaje de los vehículos obligados al pago del peaje: se

Gipuzkoa eta Bizkaian bidesaria kobratzen jarraitzen dute. Kudeaketa kaotikoa da oraindik Gipuzkoan.

incluirá a los que tengan una MMA superior a las 3,5 toneladas; actualmente solo se aplica a los de más de 7,5 toneladas de MMA.

Peaje británico

Los camiones extranjeros de más de 12 toneladas tendrán que pagar peaje en las carreteras y autopistas británicas desde el 1 de agosto de este año. La tarifa depende del peso del vehículo, la clase Euro y el tiempo de permanencia en Gran Bretaña. El peaje estaba suspendido desde la crisis del coronavirus.

Los vehículos pesados no británicos deberán abonar la tasa previamente, antes de entrar en Gran Beretaña a través del enlace <https://www.hgvlevy.service.gov.uk/ords/pwslive/>

«Alemanian kamioiek ordaintzen duten bidesaria garestiagoa izango da 2024an; CO2 isurketen arabera ordainduko da»



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

Kamioi flota berritzeko Jaurlaritzaren laguntza enpresa handientzat

El Gobierno de Gasteiz ha presentado el programa para renovar las flotas de camiones que subvencionará la adquisición de vehículos más eficientes siendo obligatorio el achatarramiento de un vehículo matriculado con anterioridad al 1 de enero de 2020. Una vez más, el sindicato Hiru constata que desde la Administración no se adoptan medidas estructurales para hacer frente a las dificultades y precariedad del sector, tan sólo aprueban ayudas puntuales o parches que beneficiarán principalmente a las grandes empresas. La ayuda vendrá bien al transportista autónomo que tiene previsto cambiar su camión en estas fechas, pero principalmente beneficiará a las empresas que recibirán cuantiosas ayudas para comprar hasta 10 vehículos nuevos.

Eusko Jaurlaritzak bi milioi euro bideratuko ditu salgaien ibilgailu astunak berritzeko eta zaharrak txatarretara botatzeko. Eskabideak aurkezteko epea ekainaren 12tik urriaren 31ra arte egongo da zabalik. Jaurlaritzak ingurumen eta energiaren eraginkortasuna txalotzen dute eta helburuak beteko direla nabarmendu: [https://www.eve.eus/Programa-de-ayudas/2020/Programa-de-ayudas-a-la-modernizacion-de-flota-\(1\)?lang=eu-es](https://www.eve.eus/Programa-de-ayudas/2020/Programa-de-ayudas-a-la-modernizacion-de-flota-(1)?lang=eu-es)

Flota berritzeko programak diruz lagunduko du ibilgailu eraginkorragoak erostea; nahitaezkoa izango da 2020ko urtarrilaren 1a baino lehen matrikulatutako ibilgailu bat txatar bihurtzea.

Beste behin ere, Hiru sindikatuak egiaztatu du Administrazioak ez duela egiturazko neurririk hartzen sektorearen zailtasunei eta

prekaritateari aurre egiteko, eta unean uneko laguntzak baino ez ditu onartzen, batez ere enpresa handiei mesede egingo dieten adabakiak, hain juxtu, Administrazioarekin eta agintariekin bildu ohi diren enpresariak lortuko dituzte onura handienak.

10 kamioi aldatzeko aukera

Laguntza ondo etorriko zaio hilabeteotan kamioia aldatzeko asmoa duen garraiolari autonomoari, baina, batez ere, enpresa handiei egingo die mesede, laguntza ederra jasoko dute 10 ibilgailu berri erosteko.

Etorkizun iluna ikusten den garaiotan, kontu handiz aztertzen

dute garraiolari autonomoek, ibilgailu aldaketa, ez dute erabakia gauetik goizera hartzen. Horrela ikusten da sektoreak zahartzen jarraitzen duela, garraiolari autonomo gehienak erretirora hurbiltzen ari dira eta ez dute erreleborik. Garraiolari autonomoa desagertzeko arriskuan dagoen espeziea da.

Bi milioi euro

Eusko Jaurlaritzaren Renove planak bi milioi euro izango ditu ibilgailu zaharrak txatar bihurtzeko eta berriak erosteko, iaz baino bost gutxiago. Laguntza horietako gehienak garraio-flota handiek jasoko dituztela aurreikusten bada ere, badira beste kontu aipagarriak.

«Las grandes empresas pueden obtener ayuda para comprar 10 vehículos nuevos. Los autónomos sólomente para uno»



El Plan Renove del Gobierno Vasco, dispone de dos millones de euros que en su mayor parte irán a los bolsillos de los grandes.

Batetik, ulertezina da duela hiru urte, 2020ko urtarrilaren 1a baino lehen, matrikulatutako ibilgailuak ordezkatu direla. Ez dirudi egokia eta planetarekin errespetuzkoa denik hiru urteko erabilera baino ez duten

ibilgailuak txikitzea. Bestetik, epe horrek agerian uzten du administrazioaren laguntzak handiei zuzenduta daudela ad hoc, urtero urtero zenbait ibilgailu aldatzen dituzten enpresa handien premiei erantzuten diete

gehiago, gero eta epe luzeagoan ondo pentsatu ondoren kamioia aldatzen duen autonomoari baino.

Plangintzaren arabera, «funtsak behar bezala banatzeko», gehienez ere hamar ibilgailuri eman ahal izango zaie laguntza, pertsona fisikoak (autonomoak) izan ezik, horiek ibilgailu bakarreko muga izango baitute. Autonomoek kamioi bakarrerako bakarrik jaso dezakete laguntza. Enpresek 10erako.

«No se entiende que la Administración permita el achatarramiento de vehículos de 2019, comprados hace cuatro años»



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?



Euskal presoen salbuespen neurriak, stop

Euskal preso politikoek oraindik gaur egun jasaten dituzten salbuespen neurrien kontrako elkarretaratzeak egin zituen ekainaren 20an euskal gehiengo sindikalak Sare Herritarrarekin batera. HIRUrekin batera, ELA, LAB, ESK, STEILAS, CGT/LKN, CNT eta EHNEk hartu zuten parte Araba, Bizkaia zein Gipuzkoako hiriburuetan oraindik ere elkarbizitzarako eta konponbiderako pausoak ematen jarraitzea dagokigula adierazteko.

131.398 arau-hauste 2022ko inspeksioan

Madriko Garraio Ministerioak emandako informazioaren arabera, 2022an garraioan egin diren ikuskapenetan 151.959 arau-hauste antzeman ziren guztira, horietatik 131.398k egin zuten aurrera eta 90,3 milioi euro jaso zituen ministerioak isunetan.

Aurten ere, gidatzeko eta atsedean hartzeko denborei dagozkienak dira arau-hauste

ohikoenak: 73.336, gehienak arinak, %65. Bestalde, 505 isun jarri dira, abiadura-mugatzaileagatik eta 142 takografoa manipulatzegatik.

Gehiegizko pisuei dagokienez, aurreko urteetako arau-hausteen kopuruari eutsi egin zitzaion 2022an; zehazki, 18.167 espediente ireki dira aurten, 2021ean, aldiz, 18.668.

Bestalde, berritasuna aurten berankortasunaren kontrola izan da. Guztira 238 arau-hauste hauteman dira 2022an, ordaintzeko legezko epeak ez betetzeagatik. Arau-hauste horiek guztiak Madriko Garraio Ministerioak egindako jarduketei eta kontrolei dagozkie, autonomia-erkidegoek 2023tik aurrera ekin baitiote eremu horretako ikuskapenari.

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Hurrengo ikastaroa ADRa lortzeko izango da (oinarrizkoa eta zisterna) Lasarten uztailaren 14,15,16 eta 22an.

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

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 obtener el ADR (básico y cisterna) se impartirá en Lasarte los días 14,15,16 y 22 de julio.

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 donostiarra@gmail.com**

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

Salgai

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

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

Mejora sustancial de la situación de los repartidores de Ikea

Ikea, Suediako multinazionalarentzat, Ader enpresarekin lanean ari diren garraiolari autonomoek, ekainera arte izan dituzten baldintza txarrak asko hobetu dituzte. Bat egin dute 46 garraiolarik baldintza duinak eskatzeko; ekainaren 5ean, astelehenean, negoziaketak eten eta lanuztea aldarrikatu zuten guztiek, eguerdia baino lehen berriro negoziatzen ari zen enpresa eta zenbait hobekuntza adostu dituzte. Hiru, Asotraba eta Uniatramc-UGT sindikatuen laguntza izan dute eta emaitza garraio arinean dabilzan beste garraiolari batzuentzat eredu izan daiteke.

Los 46 transportistas que trabajan para Ader que a su vez presta servicios de transporte y montaje de muebles y otros accesorios de las viviendas particulares a varias multinacionales, principalmente para Ikea y en menor medida para Leroy Merlin y Media Markt entre otros, han conseguido mejorar sustancialmente las condiciones laborales tras unas semanas de negociaciones con la empresa, asesorados por miembros de la Asamblea de Ligeros formada el año pasado por el sindicato Hiru y las asociaciones Asotraba y Uniatramc-UGT para abordar este tipo de problemáticas.

Hemos hablado con Ricardo Otero de Uniatramc-UGT que ha participado intensamente en las negociaciones junto a Alberto Nuñez de Hiru y Amaia Martínez de Asotraba así como con los transportistas Richar y José Limbert que contactaron con Hiru para explicar los problemas a los que se enfrentaban. Las asambleas de los transportistas han dado sus frutos.

Otero resalta de esta experiencia la demostración de que la unidad de acción da resultados muy positivos y puede ser un punto de inflexión para otros transportistas autónomos que trabajan de repartidores. Otro elemento importante es que han pactado revisar el acuerdo cada seis meses para subsanar las incorrecciones que puedan surgir.

Reto complicado

Los promotores del proceso nos han explicado las dificultades que de por sí tenía el reto. «Destacaría en primer lugar lo difícil que ha sido entrar en una lógica de diálogo, sin más, con una multinacional como Ikea. No estamos negociando directamente con Ikea, pero está detrás. Ader es una empresa de transportes que presta sus servicios para Ikea».

Por una parte, hay que tener en cuenta que los transportistas autónomos no tienen capacidad legal de negociación, «pueden organizarse en alguna asociación profesional o sindicato, pero no pueden tenerlo como representación frente a un cliente. La Unión Europea

«Garraiolari autonomoak batzeak emaitza onak eman ditu. Beste kasu batzuetarako eredu izango da Ader enpresako prozesua»



Richar, transportista que lleva años trabajando para Ikea, junto a Ricardo Otero que les ha asesorado.

prohíbe que las empresas sean representadas colectivamente y negociar unas condiciones para sus asociados... Sería contrario a la libre competencia. Hay que andar con ojo, para que no actúe el tribunal de la libre competencia. Ya sabemos que tipo de sanciones aplican».

Frente a una multinacional

Por otra parte, se enfrenta al esquema o lógica de una multinacional como Ikea que tanto influye en este caso, «Ikea, tiene unos precios y una política comercial que son sagrados, es Dios, nos enfrentamos siempre a la mercantilización original de

la empresa principal, Ikea; eso es intocable, como en todas las multinacionales...»

Ader es una empresa que ofrece servicios de transporte para la multinacional Ikea trabajando con autónomos, que operan como proveedores. «Las condiciones de estos trabajadores autónomos eran pésimas: obligados a tener un ayudante y un vehículo como mínimo. Parten de ese punto. No sólo transportan la mercancía, también lo montan. Tienen unos gastos fijos, de personal, producción y otras variables. Son dos lógicas enfrentadas.»

Las condiciones que soportan los autónomos que trabajan con este tipo de esquemas son muy malas, próximas a la precariedad e incluso a la esclavitud. «Hay que tenerlo en cuenta, conviene recordarlo de vez en cuando, porque es el reflejo de lo que es Europa, que extiende la figura del autónomo, un ente jurídico que puede dar diversos servicios, sin contabilizar las horas de trabajo, sin ninguna limitación de ningún tipo, ni capacidad de negociar condiciones, ni otro tipo de mejoras. Todo se impone, más incluso, en el sector del transporte».

Cabe resaltar la unión de las tres asociaciones que ha permitido superar las irregularidades y precariedad que afloraban en este caso. «Entrando de lleno en este conflicto, ha sido muy interesante que se hayan juntado Hiru, Asotraba y Uniatramc-UGT: hablando entre

«Ordutegi mugak jarri edota hobekuntzarik negoziatzeko ia aukerarik ez duen autonomoaren figura bultzatu du Europak»

ERREPORTAJEA

nosotros decidimos poner en marcha una unidad de acción centrada en los ligeros, pero que no está cerrado a nada» con el objetivo de «convertirse en un punto de apoyo para este sector, movernos y ver como podemos intentar directa o indirectamente mejorar la situación de todo el sector».

Trabajo previo

Valoran muy positivamente el trabajo previo realizado con los responsables de inspección de transporte y de trabajo, «vamos a ver si se materializa y podemos ver los resultados. Seguimos hablando para que los inspectores intervengan, poder poner denuncias y corregir todos los incumplimientos generalizados que se dan en el sector. Es importante tener una interlocución directa con los inspectores que pueden jugar un papel importante, también, por ejemplo, en el control de la utilización de los autónomos como mozos de almacén que está terminantemente prohibido».

Sobre el caso concreto de Ader, Otero, subraya la unión del colectivo de transportistas autónomos, 46 compañeros en total, que les ha dado «un poco más de seguridad». Las asambleas de los transportistas constataron que «estaban trabajando en unas condiciones muy bajas, lo que además creaba unas situaciones muy inestables y precarias. Tenemos dudas sobre las personas que tenían contratadas, no sabemos como están de contrato, en muchos casos, sin dar de alta en la seguridad social, un desbarajuste. Había que romper esa dinámica a la que se han adaptado y adoptar otras condiciones».

El objetivo de las conversaciones fue un acuerdo que acercase las tarifas a los costes que tienen



Ekainaren 5ean lanuztea hasi zuten. Ordu gutxitara negoziatzen ari zen enpresa.

los repartidores, es decir, que alcanzara para lo que tienen como mínimo, un vehículo, un conductor y un ayudante. «Después de varios intentos conseguimos mejorar la tarifa. Es difícil calibrar que lo conseguido no haga aguas, ya que una empresa de logística puede trabajar con muchas variables, para diluir los avances y mejoras de tarifas, para seguir pagando lo mismo, en definitiva para seguir explotando. Concretamos una tarifa fija como en otras empresas que están funcionando relativamente bien, pero no funcionó. La empresa quería hacer un milagro con ese fijo: que trabajaran el doble de lo que trabajaban antes, venga a meter horas, viaje aquí, viaje allá, más horas, más trabajo, más kilómetros, y vimos que el acuerdo hacía aguas por todos los lados. No podía ser. Por eso volvimos al esquema tarifario con el que trabajaban relativamente bien en esta empresa hasta hace dos años; no iba tan mal y hemos ido ajustando».

Desde el pasado mes de junio, los repartidores constatan la mejora de las condiciones: «A nivel tarifario, no hemos conseguido alcanzar todo lo que pretendíamos, pero si supone una subida importante con respecto a las condiciones que tenían anteriormente. Pero aun no se aproxima a los costes reales que tienen, en mi opinión» señala Otero.

Montadores ayudantes

Junto a los transportistas están los montadores. Llevan años armando los artículos de Ikea en los domicilios particulares. Son muy profesionales. «También hemos conseguido que suban las tarifas del montaje en un 4 por ciento. Con ello se cerró un principio de acuerdo para que aplique desde el 1 de junio. Es un acuerdo aceptable susceptible de mejorar, pero la asamblea lo ha aprobado».

La empresa a pesar de sus buenas palabras intenta firmar lo menos posible, por eso es «un acuerdo revisable cada seis meses lo

«Tarifa aldetik asko hobetu ditugu aurretik zituzten baldintzak, oraindik benetako kostuetatik urrun xamar badaude ere»

que da la oportunidad al autónomo de volver a plantear cosas que vea no se corresponden a lo hablado».

Las dificultades de este tipo de autónomos son incontables. «Y tampoco es fácil, porque si la empresa tiene posibilidades para manejar a los autónomos arbitrariamente, es decir, capacidad para decidir que a éste le doy trabajo, y a este otro no, la base del acuerdo se rompe ya que busca enfrentamientos entre ellos, busca jugar con ellos... Y se diluye la unidad necesaria para pedir mejoras. Queremos que el acuerdo se base en el reparto equitativo del trabajo y con un sistema de control para que sea así. Nos van a pasar un informe mensual que recoja los días que trabaja cada uno y las rutas que hace. Con eso ya nos conformamos, puede ser suficiente».

Ejemplar para otros casos

Ader es una empresa más de un montón que trabajan con transportistas autónomos que dan servicios de transporte, reparto, paquetería e incluso montaje como es el caso de los que trabajan con Ikea. «Queremos que este acuerdo sea una referencia y un punto de apoyo. Hay autónomos que trabajan para otras empresas que realizan esta actividad que también se están uniendo para reclamar mejores condiciones. Muchas trabajan en condiciones pésimas; otras regulares, pero las empresas aprietan cada vez más, incrementan sus gastos etc. Por ejemplo alguna empresa obliga a los autónomos a rotular sus vehículos por su cuenta. No debería ser así. La empresa debería asumir ese coste o por lo menos parte de ese gasto».

Otero opina que la experiencia de Ader puede ser un primer paso. «En eso estamos, a ver si conseguimos



Richar Transportista de Ader

«Nos han ido bajando precios sin decir nada»

El transportista bizkaitarra lleva varios años trabajando para Ikea, anteriormente en otras empresas y en los últimos cuatro años en Ader. «Lo mejor ha sido que llevamos un par de meses los transportistas unidos. Una vez ya paramos, un día. Simplemente para que nos pagaran lo que nos correspondía. Fue hace un par de años, a raíz de que, directamente nos bajaran los precios, sin avisar con antelación, ni nada. Lo vimos en la factura, ¿Que ocurrió? Que unos pararon y otros no. Ese día no conseguimos nada. Nos llamaron uno por uno, y nos prometieron todo de palabra. Nos pagaron, pero no toda la cantidad que tenían que pagar. Y así durante años; nos han ido bajando los precios, sin decirnos nada. De esta manera, todos hemos ido perdiendo capacidad adquisitiva».

Esta vez ha sido diferente, «el paso más importante que hemos dado, por una parte ha sido que nos hayamos organizado, y por otra el habernos juntado con los sindicatos. Esta vez nos han tomado más en serio durante las negociaciones. Vieron que estábamos organizados y no íbamos solos».

La mayoría de los transportistas de Ader están contentos con lo que ya han conseguido. «Nosotros somos los que nos relacionamos con el cliente. Sabemos lo que ellos están cobrando, y lo que cobramos nosotros, como mucho el 30% de lo que cobran ellos. Tendremos que seguir controlando y sin bajar la guardia. Tienen mucho margen».

El transportista reconoce que la planificación y funcionamiento de la actividad ha sido caótica durante los últimos años: «Abarcamos mucho. Bizkaia, Rioja, Cantabria y Gipuzkoa. No pueden pagar los mismo si repartes más cerca o más lejos. Tenemos tantos repartos que trabajamos todo el día a un ritmo intenso si no no llegamos a repartir todo. Y si no repartes todos, los que se han quedado sin hacer no los cobras. Sólo cobras los que haces. Nosotros mismos vamos corriendo. Tenemos que llegar a la hora para atender al cliente». Ahora está agilizando el proceso para poder aplicar los cambios a partir de junio. Están encantados porque se va a notar la mejoría en la siguiente facturación. «Y ahora ya vamos a trabajar diferente».

ERREPORTAJEA

que este proceso sea una referencia e intentar mediante formulas legales presionar para que se cumpla la legislación de transporte, en cuanto a subcontratación, excesos de carga que pueda haber, y otros casos en los que la inspección de transporte, y también la Inspección de Trabajo, puedan actuar, en cuanto a prevención de siniestros o para asegurar que los autónomos no tengan que hacer trabajos que no les correspondan como mozo de almacén y otros. Cambian las cosas si notan la presión».

Condiciones de sus ayudantes

Este tipo de autónomos contratan ayudantes para subir los muebles u otros artículos a los domicilios y montarlos. «Hay casos para todo, a algunos no les dan de alta en la Seguridad Social, no les pagan lo que les corresponde... Explotan a sus ayudantes para seguir ellos. Esto lo pueden controlar los inspectores de trabajo e incluso también los de transporte».

Los transportistas valoran positivamente la colaboración de Hiru, Asotraba y Uniatramc-UGT. «Hay una cosa muy particular, hay plena confianza en el equipo, la competencia ha quedado en un segundo plano, intentamos ser lo más eficaces posible. Es una batalla que sigue, hay que estar siempre pendiente, no bajar la guardia para que no se precarice de nuevo la actividad». «En principio llegamos a un acuerdo que hay que defenderlo. Además muchas cosas están escritas y firmadas, pero otras quedan pendientes de la interpretación. Ahí hay un margen que hay que controlar. Con el tiempo se verá si hay que corregirlos».

La empresa también ha pedido contraprestaciones en las conversaciones. En opinión de Otero, «hay cosas importantes como la



Los transportista trabajan casi exclusivamente repartiendo para Ikea.

calidad del servicio. Son muebles, hay que tratarlos bien, cumplir con el cliente, detalles, etc. También tienen que cumplir con las normas de seguridad y ponerse los chalecos y las botas correspondientes. Hay comportamientos que corregir. Hasta ahora, eran habituales los castigos a los repartidores-montadores, en caso de queja de algún cliente los sancionaban con un par de días sin trabajo. 'Mañana no vengas y pasado tampoco', una locura». La empresa nunca se ha sentido presionada porque «siempre ha tenido reservas, que hicieran los trabajos si les llamaban».

Abusar del autónomo

Otero opina que las multinacionales se aprovechan de la figura de la subcontratación y del trabajador autónomo. «Sería mucho gasto si Ikea tuviera que realizar todo el trabajo, contratar a 40 persona para transportar y montar los muebles. Comprar 40 vehículos, contratar 40 repartidores, hacerles contratos

como asalariados... tienes una flota de 40 vehículos y costes mucho más cuantiosos que contratando autónomos. Se desprenden de gastos, de tener que cumplir con un convenio... e intentan degradarlo hasta el máximo para que el margen para ellos sea mayor».

Los transportistas denuncian practicas desleales por parte de la empresa cargadora. Se han dado cuenta de que la empresa cobra más a sus clientes si los montajes se realizan en diferentes dependencias del domicilio particular, pero los repartidores-montadores no cobran ese plus. «Hay tantos detalles que con el tiempo ya iremos corrigiendo. De momento está bien que los montajes en general nos paguen un 4 por ciento más».

Valoran que están cansados, pero unidos, «el apoyo de las organizaciones sindicales es un tanto a nuestro favor, ya no van a hacer como antes lo que quieran con

«Multinazionalek, oro har, azpikontratazioa baliatzen dute autonomoak muturreraino estutu eta irabaziak handitzeko»

«La unión hace la fuerza»

Ricardo Otero lleva años en la sección Uniatramc-UGT defendiendo a los trabajadores autónomos de los abusos que sufre. Estas son algunas de sus opiniones:

«Hay que estar muy centrado, e intentar aprovechar esa unión y las sinergias que puede haber para mejorar las condiciones con la mirada puesta en todo el sector. Ellos se van enterando de que en una empresa han conseguido mejorar las condiciones y quieren para ellos lo que tienen otros que ganan más y acaban antes.»

«La empresa se había cerrado en banda y decidieron parar una mañana: no estaban de acuerdo de como se estaban desarrollando las negociaciones; al rato, allí mismo en caliente nos pusimos a negociar, cuatro representantes de los conductores con la empresa. Es importante que se hayan unido».

«Es importante el nivel de organización de los autónomos, reunirse en asambleas y tener representantes. Es una dinámica de grupo, representan a un colectivo y se diluye la relación individual con la empresa así como su capacidad para presionar. La empresa constantemente está presionando, conocen a la gente, saben quien es más vulnerable».

«En principio esta experiencia ha sido muy positiva y creo que puede ser una pequeña gran referencia para el resto del sector».



Explicar al transportista

«Ikea tiene una imagen y una trayectoria, seguro que hay gente legal, cumplidora, con ideas medioambientales o ecologistas, pero a nivel de transporte todas las empresas que han trabajado para ellos si se caracterizan por algo es por exprimir a los trabajadores»...

«Por eso digo sobre la relación con Ikea, que ellos tienen su filosofía, su concepto y su lógica, pero a partir de ahí tiene que funcionar todo. Para Ikea, no importa que el transporte sea casi gratuito».

«Las cadenas de explotación son peligrosas. Si una empresa vende muebles relativamente baratos puede ser porque no paga lo que le corresponda al que fabrica, transporta o monta esos muebles».

«El paro es la clave y punto de inflexión, Cuando la empresa es consciente de que están unidos, a partir de ahí es probable que cumplan hasta lo que no está escrito. Por eso está bien cerrar el acuerdo y que se materialice ya desde el 1 de junio y revisar después otros elementos que se puedan mejorar».

«Ikeari bost axola zaio garraioa doan bada ere. Euren filosofia, kontzeptu eta logikak ditu. Horretaz gaindikoak funtzionatu behar du»

ERREPORTAJEA

nosotros. Lo habíamos intentado antes pero no nos han tomado en serio. No logramos unir a todos. Cada uno tiraba por su lado y así no se puede. Ni en esta empresa, Ader desde el 2019 ni en las anteriores con las que trabajaba para Ikea».

Punto de inflexión

Confían en la fuerza que les da estar unidos, así como la posibilidad que tienen de parar lo que siempre pueden utilizar si es «con paciencia y con tranquilidad». «No vamos a dar tregua a la empresa que buen margen de beneficio tiene. Esa fuerza es nuestro aval, para que respeten otros temas que no se han incluido por escrito en el acuerdo».

El acuerdo de Ader puede ser un punto de inflexión. El autónomo es el último eslabón de la cadena, y en principio no tienen ningún poder de negociación colectivamente a nivel legal ni nada. «Pero por otra parte, tenemos mucho poder porque dejamos media hora de trabajar y la empresa empieza a temblar».

Subcontratación

Todos los transportistas que trabajan en ligero hablan en los mismos términos: muchas horas de trabajo de reparto, a un ritmo endiablado para poder llegar a entregar todo lo que llevan. En Ikea siempre ha habido mucha subcontratación, con empresas de transporte, y le ha dado igual las condiciones «pésimas» que tenían los transportistas que trabajaban para esas empresas. «Lo he visto yo» señala uno de los trabajadores de Ader.

«Con Ader no han mejorado mucho las cosas» nos cuenta Charli «ha sido todo un caos, no tenían ni idea de lo que suponen



Ikearentzat lan egiten du nagusiki Ader enpresak.

los montajes de muebles y otros objetos decorativos. Se desprendieron de todos los montadores de la empresa anterior y los repartidores han tenido que asumir ese trabajo. Aprendimos de ellos».

Venta on line

El trabajo de repartidores y montadores se ha intensificado aún más con la venta on line. Los de Ader también trabajan para MediaMarkt o Leroy Merlin. «Los márgenes de la venta on line son muy estrechos» corroboran.

Ricardo Otero también comenta otros aspectos del sector que no le gustan... Los transportistas de ligeros no tienen la calificación de personal laboral, porque hubo un cambio en el estatuto de los trabajadores. «Es una concesión al Lobby de los repartidores, a las grandes empresas de logística... que pueden disponer de los

autónomos para sus intereses. Los transportistas autónomos que trabajan para ellos están legalmente en una situación peculiar, porque si tu tienes una furgoneta y trabajas todo el día para un solo cliente, y estás a sus órdenes, tu no eres empresario, tu eres un trabajador de ese cliente; antes se podía reclamar esa relación laboral encubierta, es decir, el trabajador si denunciaba podía reclamar, que les devolviesen entonces cinco y ahora cuatro años de cotización y la indemnización de un año de salario; Ya tenían algo. Eso lo retiraron cambiando el estatuto y diciendo que ese derecho existía salvo en el transporte para los conductores de vehículos ligeros».

En su opinión, además se ha desprofesionalizado el transporte, «antes se necesitaba un título que había que aprobar, capacidad económica, y honorífica. Es decir,

«Banatzaileen lana ugaritu egin da on line salmentekin. Baina era horietako salmenten irabaziak oso urriak dira»

«Paperik gabeko etorkinak mauka dira enpresa batzuentzat. Horiek ez dira kexatuko, ez dute ezer eskatuko»

cualquiera no podía trabajar, y además tenía que disponer de un vehículo con una antigüedad máxima de 4 meses. Han quitado todo eso, lo que facilita que cualquiera pueda trabajar en el sector de repartidor, en condiciones que marque el cargador y que no pueda reclamar nada». UGT ya ha pedido en el Congreso de Madrid que se elimine ese punto.

Traer transportistas de fuera

Sobre la incorporación de la población inmigrante al sector, opina que, «por una parte es una salida, pero hay que mirar las condiciones en las que trabajan.

En origen les prometen buenos sueldos, pero la realidad es que luego trabajan en condiciones precarias, se pasan todo el día trabajando en algunos casos sin contrato ni seguro. Rayando la esclavitud».

«Es una opción para poder trabajar, pero con muchas dificultades para sacar un salario digno. La inmigración tiene un uso económico, básicamente, les viene bien incluso que no tengan papeles, porque esos ni se quejarán ni reclamarán nada, van a tragar con todo. No es habitual. Pero de vez en cuando la inspección pilla a alguno

que tenía trabajadores sin contrato. Creo que ha sido consecuencia de la conversación que tuvimos en inspección, han empezado a moverse, algo han hecho. Hemos sabido indirectamente que, han empezado a hablar con los transportistas afectados».

Sintonía

Otero reconoce que ha habido sintonía con la empresa. «Pienso que van a cumplir todo lo acordado, confío en ellos. También nos hemos comprometido a que los representantes de los conductores van a cumplir también a partir de ahora una función para que la relación con la empresa sea más fluida y eficaz, jugarán un papel más positivo con ese objetivo».



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 técnico y legal para el cumplimiento de la normativa

Instrucciones para que el transportista visualice de forma sencilla la técnica, capacidad y número de amarres necesarios

Uso de APP Android desarrollada por ISEC para el cálculo de estiba y sujeción de cargas

Era eta toki guztietako kamioiak, IV. Barakaldo Truck Festivalean

Laugarren aldiz antolatuko du Club Camion Euskadik Barakaldo Truck Festival, garraiolarien topaketa irailaren 1etik 3ra Bizkaiko hiri honetako Ansio auzoko aparkalekuan. Iaz ia 200 garraiolarik parte hartu zuten euren kamioiekin eta ehundaka pertsona inguratu ziren antolatutako ekitaldietan parte hartzera. Denetarik egon zen, aipagarrienak emakume garraiolarien «kedada», kamioien argi berezien lehiaketa, eta hunkigarriena hildako garraiolarien omenez egindako minutuko isilunea, eta kamioien bozinen burrunba.

Galder Llorente Barakaldoko garraiolaria da Club Camion Euskadiko kideetako bat. Berak kontatu dizkigu Barakaldo Truck Festival topaketaren nondik norakoak. Kamioizale kuadrilla batek sortu zuen topaketa antolatzen duen elkarte.

Truck Festival-a antolatzen duen elkarte horretako burua emakumezkoa da. Bere ideia izan zen iaz lehen aldiz emakumeen topaketa antolatzea. Emakumezko garraiolarien lehen bilkura horren arrakastaren ondoren aurten berriro egingo dute. Errepikatu egingo da.

Kanariar irla, Murtzia, Valentzia, Albacete,artzelona, Kantabria eta Burgostik etorri ziren besteak beste Euskal Herrikoekin elkartzeko guztira 20 bat garraiolari, denetariko kamioiekin, batzuk esperientzia handikoak, beste batzuk hasi berriak. «Aipagarria da gehienak

gazteak zirela, kontuan izanik oro har ze gazte gutxi diren sektorean».

2018an lehenengoa

Lagunarteko solasaldi batean sortu zen hau antolatzeko ideia 2018an. Galder Llorentek kontatu digunez, hasieratik ondo antolatzeko asmoa izan zuten, lagunarteko hitzordu bat baino gehiago dela ohartuta. Hasteko topaketa antolatzen duen Club Camion Euskadi sortu zuten eta hiru egunetako prestaketari heldu. Barakaldon Ansioko zelaietan elkartzen dira, BEC inguruan Bizkaiko Labe Garaiak fabrika egon zen tokian. Sektoreko markek postuak jartzen dituzte, musika jarrita

eta taberna zabalik egoten dira lehenengo egunetik.

Egitaraua zabalda da. Galder Llorentek bizpahiru ekitaldi nabarmendu dizkigu. Batetik, errepidean hil diren garraiolarien omenez egiten duten klaxon jotze zaratatsua eta minutuko ixilune sentikorra.

Bestalde Trapagatik barrena ibilaldi bat egiten dute kamioiek larunbat arratsaldean. Azkenik gauean kamioien argien lehiaketa egiten dute. Piztuta uzten dituzte argiak, eta ikusgarrienak saritu. Musika eta dantza ere egoten da. Igande goizean haurren marrazki lehiaketa eta sari banaketarekin amaitzen dute.

«Este año volveremos a organizar el encuentro de mujeres transportistas que e2 2022 dejó un buen sabor de boca»

Antolatzaileak:
Galder Llorente erdi erdian da
aurrean, beltzez jantzita.



IV Barakaldo Truck Festival **Amplio programa de actos** **durante el fin de semana** **del 1 al 3 de setiembre**

El viernes desde las 8.00 de la mañana los organizadores del Club Camion Euskadi montarán todo lo necesario para el Barakaldo Truck Festival, que abrirá sus puertas en el recinto de Asio en Barakaldo a las **16.00** hasta las **21.00** de la tarde. Los interesados podrán entrar al parking también de **7.00 a 12.00** de la mañana del sábado

Sábado 2

12.00 Inauguración del IV Barakaldo Truck Festival. Aurreku y muestra de danzas vascas con el grupo Erreka-Ortu

12.30 Exhibición de los bomberos del parque de Urioste

17.00 Apertura de la barbería que recauda fondos para la asociación de padres y madres de niños enfermos de cáncer «La Cuadri Del Hospi»

19.00 Tronada, minuto de homenaje a los transportistas fallecidos en la carretera

19.30 Salida de la caravana de camiones por la ruta prevista

22.00 Concurso nocturno para elegir al camión mejor iluminado en la concentración

DJ que atenderá las peticiones de los concentrados

Domingo 3

8.00 Apertura del recinto

12.00 Entrega de premios al camión más vistoso (podrán votar todas las personas que pasen por el festival); camión mejor decorado; mejor interior; mejor clásico (restaurado con más mimo); más lejano (llegado de más lejos); mejor iluminación nocturna; mejor camión americano (el más espectacular); premio simpatía al mejor y más entusiasta club o grupo.

16.00 Se dará por terminado el evento hasta el próximo año 2024.



► GARRAIOLARI

Topaketa jendetsua

Zaila egiten zaio Galder Llorenteri zenbat lagun elkartzen diren kalkulatzea. Iaz larunbatean hiru mila lagun inguru elkartu zirela dio. «Barakaldo eta inguruko biztanle asko ibiltzen da Ansio aldean eta topaketara hurbiltzen dira».

16 lagun dira Club Camion Euskadi elkartearen. Lehen kamioi klasikoaren topaketa bat antolatzen zuten, baina egun Truck Festival-a soilik: «Honek asko energia asko xurgatzen digu eta ez daukagu besterik antolatzerik».

Minbizia duten hurrekin

«La Cuadri del Hospi» elkartekoak gonbidatu dituzte aurtun. «Gurutzetako erietxean minbiziarekin ospitaleratu dauden haurren senideek sortutako elkarte da. Duela bizpahiru urte Fitok bere motoa oparitu zien enkantean jarri eta dirua biltzeko. Saiatzen gara urtero horrelako elkarteei laguntza ematen. Postua jarriko dute eta besteak beste borondatearen truke nahi dutenei bizarra moztu».

Elkartearen helburuak dira, minbizia duten haurren eta haien familien bizitza-irudia normalizatzen laguntzea; Cruces-Barakaldo ospitaleko haur horien eta senideen egunerokoa goxatzeko ekimenak antolatzea; haurren minbiziari buruzko ikasketa mediko-zientifikoak bultzatzeko funtsak biltzea eta biztanleriari hezur-muin dohaintzaren garrantzia jakinaraztea.

Sarrera doan izango da. «Helburua, errepideko atsekabe eta zapore txarrak asteburu batez ahaztea besterik ez da».



«El objetivo del encuentro es olvidar durante un fin de semana los sabores y dificultades que acechan al transportista»

San Kristobal ospatzen dute Gasteizen

Una veintena de transportistas celebran desde 2019 su patrón San Cristobal con un paseo en camión por el centro de Gasteiz y una comida.

2019an hasi ziren San Kristobal patroiarene eguna ospatzen Gasteizko 25 garraiolari inguru. Lauzpabost elkartu ziren behin. Euren guztien aita ere garraiolaria izanik, egun horretan kamioia lorez apaintzen zutela gogoratu eta euren ere antzeko zerbitu egitea erabaki zuten. «Loreak jartzen zituzten kamioian, egun berezia izaten zen uztailearen 14a, baita lana bazeukaten ere. Lanera apaindutako kamioiarekin joango ziren» esan digu Txutxin Palacios antolatzaileak. .

2019an antolatu zuten lehenengoa eta 25 lagun elkartu ziren. Udaltzaingo eta Ertzaintzari baimena eskatu eta Gasteiz erdian zehar ibili ziren apaindutako kamioekin. Barratxitik atera eta bertan amaitu zuten. Aurten ere antzekoa egingo dute.

«La fiesta está abierta a todos los transportistas. No va a ser más que un intercambio de experiencias»



25 garraiolari elkartu ohi dira Gasteizen San Kristobal ospatzeko.

Barrantxin elkartuko dira goizeko 11.00etan, loreekin ibilgailuak dekoratu eta 12.00etan abiatuko dira bertatik; 30 kamioi inguru elkartuko direla uste dute. Gamarra, Portal de Francia eta Rioja kaleetan barrena, San Kristobal elizara igoko dira, bertan apaizak kamioiak bedeinkatuko ditu handik pasatzen direnean; Sailburuatik barrena Buesa Arenara hurbilduko dira, bertan

argazki bat atera eta ibilaldia berriro Barrantxin amaituko dute. Lagun eta senideekin batera 40 lagunek eman dute izena bazkaltzeko.

Festa irekia

Antolatzaileek esan digutenez, festa irekia da, hau da, edonor joan daiteke esan bezala. Uztailearen 8an, larunbatean, goizeko 11.00etan Barrantxira. Antolatzaileen helburua zeregin ezberdinetan bakoitza bere aldetik ibiltzen diren garraiolariak elkartzea eta euren esperientziak partekatzea da. Garraiolarien arteko batasuna bultzatu nahi dute, umore eta ondo pasatzeko gogoia uztartuta.

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.

HIRU ASEGURUAK, precios 2023

Seguros obligatorios

	HIRU 2023	GRÚA O VOL.
CABEZAS TRACTORAS (NACIONAL- INTERNACIONAL)	1238,70 €	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€ remolque), 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 €
Daños o contaminación causada por polizones		50.000	554,89 €
Para un capital de 5.000 o 10.000 euros		55.000	610,37 €
10% con un mínimo de 1.200 euros		60.000	644,11 €
		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 €
		105.000	1.026,52 €
		110.000	1.037,63 €
		115.000	1.070,92 €
		120.000	1.082,02 €
		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 €

* Ámbito: U. Europea, Andorra, Ciudad del Vaticano, Croacia, Liechtenstein, Noruega, Mónaco, Suiza, San Marino y Reino Unido.

* Cálculo de la prima: Por matrícula.

* Mercancías: Perecederas, frágiles, tecnológicas, ADR (excluidas explosivas, auto inflamables y radioactivas) y generales salvo excluidas.

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 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!

Kamioi elektriko
txinatarra

Sudoku zail xamararak

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

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

122. aleko erantzunak

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

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



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 Txorierra
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 ezin
hobean
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***