

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

124. ZK



2023/09



**El mejor parking
de Europa está vacío**

«Etxeko» garraiolariei itxi die N1a Aldundiak



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

Gipuzkoako Aldundia, etxekalte

Garraiolari autonomoak aspalditik dira Gipuzkoako Aldundiarekin haserre. Ez dituzte foru arduradunen hainbat erabaki ulertzen. Digitalizatzea, adimen artifiziala eta beste zenbait aurrerapen teknologiko hedatzen ari dira lurralde honetan. Ez dute, ordea jokabide horren zentzuduna; buru gutxi dute hartutako erabakiek, harri eta zur utzi ohi dituzte herrialdeko garraiolariak. Bidesariaren inguruan kudeaketa kaotikoa izan da 2018tik. Garraiolariak lau urtetan ordaindu egin zuten auzitegiek arau foralak baliogabetu zituzten arren, eta Aldundiak ez die garraiolariari dirurik itzuli. Orain, abuztuan N1 errepidea moztu egin dute egunez kamioientzat Andoainen. Debekatua izan dute goizeko 6.00etatik gaueko 22.00ak arte. Komunikabideen bidez jakin zuten berria. Gauz lan egin behar izan dute garraiolari askok, esaterako Pasaiaiko portutik Olaberriako labegaraietara joan etorrian dabiltzanek.

Zama arriskutsuak garraiatzen dituztenen kasua larriagoa izan da. "Ahaztu" egin zituzten. Abuztuaren 18an eman zitzaizkien N1eko Andoaingo bypassa egunez igarotzeko baimen bereziak, hiru astetan noraezean ibili eta gero. Nafarroa aldera zihoazenei merkeago ateratzen zitzaieen isuna ordaintzea, Iruñera Bilbo eta Gasteiztik barrena joanda, 200 kilometro gehiago egitea baino. Eta gainera, edonork ikusi du kamioiak normaltasunez pasa direla berez egunez debekatuta zuten errepide zati horretatik. Ez dituzte polizia desbideratu eta ez diete isunik jarri.

Diru publiko pila erabiltzen ari dira errepide "adimentsuak" sortzeko. Dirutza gastatu zuten Astigarraga eta Oiartzunen bi aparkaleku seguru eraikitzeke ere. Kamioien Europako "aparkaleku onena" hutsik dago Astigarragan, astegunetan, behintzat. "European Truck Parking of the Year" da. Gipuzkoan Europako errepide eta zerbitzu aurreratuenak ditugula zabaltzen ari dira herrialde honetako foru agintariak: "Errepide adimendunak errealitate bihurtu dira Gipuzkoan", "Living Lab hau Europarekin zuzenean lotzen gaituen nazioarteko proiektu bat da".

Aintzane Oiarbide foru diputatuak egitasmoaren aurkezpenean adierazi zuen bai aparkalekua eta, oro har, baita Gipuzkoako errepideak ere digitalizatzeko prozesuaren eta segurtasunaren eredu direla ardatz Atlantikoaren baitan.

A15 eta N1 errepideak kameraz josi dituzte, sartzen eta ateratzen diren ibilgailuak kontrolatu eta kamioiei bidesaria kobratzeko. Beste batzuetan, adimen artifiziala erabiltzen hasi dira, I+D egitasmoak abiatu dituzte eta sentsoreak jarri, ibilgailuen kutsadura maila edo txirrindularien segurtasuna neurtzeko. Guztira urte bukaerarako AP8 eta AP1ean informazioa jasotzeko 25 puntuko sarea osatua izatea espero dute. Helburua agintarien hitzetan errepide inteligente, seguru, elkar-komunikatu eta jasangarriak lirateke.

Diru publikoa erruz erabiltzen ari da Aldundia, baina etekina ere publikoa izango al da? Aparkalekuen aurrekontua 18 milioi eurokoa izan da, momentuz, asko erabiltzen ez den azpiegitura egiteko. Inguruko garraiolariak zailtasunak dituztenean euren herrietan kamioia uzteko. Aparkalekuak behar dituzte, baina ez Oiartzun eta Astigarragako bezain "seguru" eta garestiak. Etxekalteak dira diru asko xahutzen dutenak, etxekoen edo norberaren interesen kontra diharduenari ere esaten zaio. Aldundiak aparkalekuak egin ditu kanpokoei begira, eta etxekoei bakarrik errepidea itxi.

Bidegabekeria gehitxo da aspaldion Gipuzkoako agintarien aldetik, garraiolariari dagozkien arloetan. Sinesgaitza. Gipuzkoako errepideetan dabilzan euskal garraiolari autonomoak gehiegikeria-arinkeria gutxiago eta errespetu-laguntza gehiago eskatzen ari dira. Baldintza duinik gabe ezin parking seguru edota bidesaririk ordaindu.

«Sin condiciones laborales dignas no pueden pagar los aparcamientos seguros»



Eli Salvatierra

Lista de sancionados por morosos

El Ministerio de Transportes sigue dando importancia y actuando con su campaña contra la morosidad en el Transporte.

Dentro de ese plan, ha hecho público el primer listado de empresas cargadoras e intermediarias morosas o incumplidoras de plazos de pago que han sido sancionadas con carácter definitivo, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 13/2021 que aprobó dicho régimen sancionador.

Este régimen sancionador de lucha contra la morosidad en el sector del transporte por carretera aprobado a finales de 2021, junto con la actividad llevada a cabo por los Servicios de Inspección de Transporte en este ámbito, según indican está dando sus frutos y está posibilitando que las empresas paguen dentro de los plazos legales.

Con el fin de lograr un mayor cumplimiento, la Ley que estableció el nuevo régimen sancionador incluyó la obligación de que la Administración de Transportes publicara de forma periódica la relación de las empresas cargadoras e intermediarias que hubieran sido sancionadas hasta la fecha y cuyas multas fuesen firmes en vía administrativa o, en caso de haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo, en vía judicial.

Como consecuencia de todo ello, el Ministerio de Transportes ya ha publicado en su página web la primera relación de empresas sancionadas

por este motivo, correspondientes al primer semestre de este año 223.

Este listado, incluye un total de 64 empresas cargadoras e intermediarias morosas con sanción firme no recurrible, con multas que en algunos casos superan los 16.000 euros.

Se puede consultar el listado en la página: <https://www.mitma.es/transporte-terrestre/inspeccion-y-seguridad-en-el-transporte/sanciones-via-administrativa-y-o-judicial>

Lo que no nadie aclara es si tales sanciones han sido puestas debido a inspecciones rutinarias de los Servicios de Inspección del Ministerio o si es debido a denuncias que han formulado los clientes, ya que como recordareis se ha habilitado en el propio Ministerio un buzón de denuncias anónimas donde recogen, entre otros, este tipo de denuncias sobre plazos de pago. https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFCINAS_SECTORIALES/TTE_CTRA/INSPECCION/buzon_inspeccion_tecnica/

«Garaiz ordaintzen ez dutelako zigorra jaso duten enpresen zerrenda argitaratu du ministerioak»

► IRITZIA

Carta al director publicada el 8 de agosto en el diario catalán "La Vanguardia". No es habitual que un ciudadano reconozca las virtudes de los transportistas. En este caso esta persona valora positivamente la actitud de cooperación, agradecimiento y educación de los transportistas en la carretera.

Por los camioneros

iVivan los camioneros! Y no solo porque hayan dado el callo siempre. Una vida dura en la carretera y, en demasiadas ocasiones, corriendo riesgos de robos. Este año he vuelto a alquilar una moto cuatro días para viajar con un amigo. El año pasado, recorriendo siete países por Centroeuropa y países bálticos. Este año, por las tierras altas de Escocia. Dos viajes antagónicos, pero ambos bestiales. En moto, uno está acostumbrado al compañerismo, a saludarnos al cruzarnos solo por el hecho de ir en moto.

No es lo mismo viajar en coche, furgoneta o autocaravana que en moto. La sensación de libertad, pilotando una nave espacial; expuesto al viento, y a veces a otras inclemencias del tiempo. Lo vives todo. Lo notas todo.

En estos viajes, pasan cosas, desde curvas que se cierran más de forma inesperada hasta sustos provocados por coches, tractores o animales.

Y luego están los camiones. Los camioneros te ayudan. Te avisan cuando puedes adelantarles, cuando no puedes, y forman parte de esa carretera que te facilita el paso y la seguridad.

Tienen un código de educación y agradecimiento que imitar. Siempre que dejes pasar a un camión, te lo va a agradecer. Te va a poner los intermitentes de un lado y el otro para darte las gracias. Por lo que, desde aquí, mi agradecimiento, mi aplauso y reconocimiento a los camioneros.

Víctor Carulla **Barcelona**

«Garraiolariak
lagundu egiten
dute normalean.
Aurreratu
ditzakezun edo
ez jakinarazi.
Edukazio eta esker
onekoak dira.
Eredugarriak.
Nire aitortza, esker
ona eta txaloak
beraientzat
guztientzat. Gora
garraiolariak»

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Garraiolariak
sutan jarri ditu
Gipuzkoako Foru
Aldundiak

04 ABOKATUAREN
TXOKOA:
Atzerapenarekin
ordaintzen dutenak
zigortzen hasi da
Administrazioa
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
"Gora garraiolariak"
La Vanguardia
egunkaritik jasoa
Victor Carulla



ZER BERRI?



08 N1 errepidea
«etxeko» kamioiei
itxi die Gipuzkoako
Foru Aldundiak
Andoainen

12 Irungo Udalak
debekatu egin du
herri erdira sarrera
muga inguruan
auto-ilarak sortzeko
arriskua egon
denean

13 Garraio arinean
dabiltzanek
urriaren 31ra
bitartean eskatu
dezakete laguntza



ZER BERRI?



15 Atzerapenak kamioi
berrietan bigarren
belaunaldiko
takografoak
jartzeko

16 Garraiolariak eta
langileek «Bizia
galdu gabe, lan
egin» nahi dutela
aldarrikatu zuten
Iruñan euskal
sindikatuak

16 Istripu arriskua
adierazteko
hirukirik ez da
erabili beharko
autobideetan

▶ AZALEAN

Kamioientzako Europako parking seguru onena Astigarragan dago, hutsik



ERREPORTAJEA



18 Aurtengo Europako kamioien parking onena hutsik dago Astigarragan. Ez da asko erabiltzen

23 Ugaritu egin diren kamioi-lapurretak salatzeko telefono zenbaki zuzena sortu du Frantziako jendarmeriak: 17

32 DENBORA-PASAK



GARRAIOLARI



26 Pere Padrosa: «Holako aparkaleku seguruak behar beharrezkoak dira gaur egun»

31 Hiru sindikatuak berak eskaintzen die bazkideei merkatuko aseguru baldintzarik onenak eta eraginkorrenak

34 HIRUren bulegoak

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).

Crece el malestar de los transportistas de Hiru con la Diputación de Gipuzkoa

Haserre dira garraiolariak Gipuzkoako Foru Aldundiko arduradunekin. Abuztuan itxita izan dute egunez N1eko zati bat gurutzatzea Andoainen eta gauetz lan egin dute batzuk. Dena den, denok ikusi dugu kamioiak egunez ere ibili direla. Nazioarteko garraioan dabiltzanei ez zaie galarazi ezta isunik jarri. Zama arriskutsuekin dabiltzanen haserrea handiagoa izan da, Nafarroako enpresekin lan egiten dutenen ez zuten eta alternatibarik. Egunero 400 kilometro gehiago egin baino nahiago zuten isuna ordaindu.

No es nuevo el malestar y desasosiego de los transportistas autónomos de Hiru con los responsables de la Diputación de Gipuzkoa, que desde el año 2018 los castigan con el peaje de la A15 y N1, no ha devuelto las cantidades cobradas irregularmente y les ha obligado a recurrir a los tribunales.

Ahora, los transportistas de este territorio han mostrado su descontento, de nuevo, porque les han obligado a trabajar de noche, ya que la Diputación Foral ha cerrado durante el mes de agosto la N1 a la altura de Andoain desde las 6.00 de la mañana hasta las 22.000 de la noche pero sólo para los vehículos “de casa”. La circulación de los camiones de transporte internacional ha sido constante a lo largo del día, y los camiones no han sido ni desviados ni multados, salvo en alguna contada ocasión y siempre a los de casa.

El desagrado y enfado de los transportistas que llevan

mercancías peligrosas ha sido mayúsculo. Denuncian que se han olvidado de ellos. No les han dado ninguna opción alternativa. La única vía posible para los que transportan ADR hacía Nafarroa, era ir por la autopista a Bilbo, desde ahí a Gasteiz y de allí hacia Iruña. 400 kilómetros de ida y vuelta de más, “de ruta con mercancía peligrosa por las carreteras vascas, una imprudencia y temeridad, un despropósito e irresponsabilidad por parte de los que toman este tipo de decisiones. Los responsables de la Diputación son unos incompetentes” muestran su indignación estos transportistas. Tras insistir mucho, tanto el sindicato como los propios transportistas, responsables de la Diputación accedieron ya el 18 de agosto a dar permisos especiales para

que las mercancías peligrosas pudieran pasar por la N1 de día.

Todo el mundo ha podido comprobar que pasaban cientos de camiones todos y cada uno de los días de agosto; “parece que la Diputación restringe el paso de los transportistas locales, a los que avisa de que no puede circular, pero no desvía ni sanciona a los que incumplen la prohibición. La Diputación no ha controlado ni ha alentado que se cumpla su decisión de cortar la circulación por ese tramo durante el día. Los camiones de paso no han parado de transitar por el by pass habilitado por la Diputación en el puente de Andoain. Por tanto, se ha obligado a los transportistas locales a circular de noche y no ha controlado la circulación del resto de camiones de día.

Garraiolariak salatu dute bertakoak soilik bete dutela araua; kanpokoak normal pasa dira; ez dituzte desbideratu; ezta isunik jaso



Andoingo by-passa. Normaltasun osoz pasa dira kamioiak bi aldeetara. Ez dituzte geldiarazi.

Cabe destacar la reacción de un transportista que fue denunciado por la Ertzaintza por circular de día por el citado by-pass de Andoain: se quejó de que sólo sancionan a los de casa y recalca la respuesta del agente de la policía: “A los que hacer transporte internacional no les podemos denunciar” lo que da a entender que no se puede cortar esa carretera al transporte transfronterizo.

Es evidente que la N1 se ha cerrado para los de casa, mientras en resto ha circulado con normalidad. Lo mismo ocurre en el puente de Loiola cerrado para los camiones para varios meses.

Los locales se desvían por la variante de Astigarraga, polígono 27 y rotonda de Garbera para trasladarse hacia el puerto de Pasaia, mientras siguen pasando numerosos camiones por el tramo restringido, “aunque no tanto como los primeros meses”. Los transportistas critican que las limitaciones y sanciones son siempre para los de casa.

Olvidan a los ADR

Los transportistas de ADR no entienden el despiste y la ineficacia de los responsables. Ellos mismos cerraron la A15, autovía del Leizaran, para mercancías peligrosas, por las obras de los túneles de Oindolar y Gorosmendi por lo menos hasta principios de este mes de setiembre de 2023. La N121 por Belate no está en los itinerarios o rutas para el transporte de este tipo de mercancías, tampoco la autopista entre Malzaga y Gasteiz por el Alto Deba, plagado de largos túneles. Por tanto, la única posibilidad para los transportistas de ADR para ir a Nafarroa era pasar por Bilbo y Gasteiz.

Estos transportistas han denunciado la falta de previsión, orden y planificación de los responsables de la Diputación.

La mayoría prefería pagar la multa correspondiente; les salía más barato que recorrer cada día 400 kilómetros más aproximadamente. “pero no puedes hacer tantos kilómetros con el riesgo que corres. Y en caso de tener un accidente tendríamos un problemón. ¿Quién sería el responsable? Seguramente el seguro se limpiaría las manos, no cubriría los daños y se nos caería el pelo”.

Tanto el sindicato Hiru, como los propios transportistas, se han movido para solucionar el problema, reclamando por una parte, en la Diputación de Gipuzkoa, el paso por el by-pass así como en la Administración navarra, un permiso especial para circular por la N121. Al final la Diputación accedió a permitir el paso de este tipo de mercancías por la N1.

Ertzain batek berak aitortu zuen ezin dietela nazioartean dabiltzanei isunik jarri. Badirudi oinarritzko errepide bat ezin dela moztu

► ZER BERRI?

Los transportistas ya habían hablado con la Guardia Civil y Policía Foral. Los primeros les señalaron que comprendían su situación y que por ellos no habría problemas, pero no podían garantizar el comportamiento de los segundos. La Policía Foral no se comprometió a que sus agentes no les multaran. Los transportistas se arriesgaron a ser sancionados durante más de 15 días, pero les parecía que eso era más razonable que hacer un rodeo de 400 kilómetros con mercancías peligrosas y asumir, también ese gasto descomunal en carburante y peajes.

Ya a finales del mes de julio el sindicato denunció que una vez más la Diputación de Gipuzkoa ha ninguneado a los transportistas que se enteraron por los medios de comunicación de los perjuicios que sufrirán como consecuencia de las obras que abordará en Loiola y Andoain para rehabilitar sendos viaductos: durante todo el mes de agosto los camiones han tenido restringida la circulación desde las 6.00 de la mañana hasta las 22.00 de la noche en el citado tramo de Andoain. Los transportistas de Hiru no entienden que los representantes del Departamento no les comuniquen oficialmente sus proyectos y tampoco entienden que se les obligue a trabajar de noche, cuando la mayoría de las empresas de Gipuzkoa funcionan de 8.00 a 16.00.

Curiosamente, desde el departamento foral de Infraestructuras viarias si se informó a Hiru el 31 de agosto de que procedían a retirar el



Bi norabidetan pasa dira kamioiak, egunez zirkulatzea debekatua zuten arren.

Andoainen N1a kamioientzat 6.00etatik 22.00etara itxiko zutela, komunikabideen bidez jakin zuten garraiolariak

by pass de la N1 en Andoain y en consecuencia levantaban la prohibición de circulación diurna de los camiones. Desde el 1 de setiembre los vehículos pesados ya pueden circular con normalidad por este punto. No así aun por el tramo de La Salle en el barrio donostiarra de Loiola.

El cierre de Loiola

Cabe destacar que desde febrero los camiones no pueden circular por la variante de Donostia. Concretamente desde el día 22 de febrero los camiones pesados de más de 15 toneladas tienen prohibida la circulación en ambos sentidos por la Gi20 a la altura de Loiola con motivo

de los trabajos de inspección de los citados viaductos sobre el río Urumea que se ubican en la zona. Esta decisión ya produjo la preocupación y el malestar de los transportistas.

Pero la desazón aumentó en julio. El jueves día 20 la Diputación anunció las obras de rehabilitación de los viaductos de Riveras de Loiola y de Andoain, cuyo presupuesto conjunto supera los seis millones de euros. Durante el mes de agosto, los transportistas no han podido circular de día por ese tramo. A su juicio sería más normal que los trabajos de reforma se realizarán en horario nocturno y los transportistas pudieran dar

Otsailaren 22tik dago kamioientzat itxita, Donostiako saihebiderearen parte bat, Loiolako La Salle parean



Kamioiak A8 eta A1etik joan behar dutela jakinarazten duen panela Andoainen.

servicio a las empresas y trabajar de día como la mayoría de las industrias del territorio.

Parece que la obra de Loiola será más larga; la responsable de Infraestructuras Viarias, María Ubarretxena, anunció que durante seis meses se procederá a apuntalar el puente de Loiola que se levantó en 1972 y que la rehabilitación integral se abordará más adelante, "en un plazo de cuatro años".

Despreciar al trabajador

El transportista Kepa Otxoa denunció en redes sociales el desprecio de los responsables de la Diputación hacia los profesionales del sector. "Me gustaría decir algo más positivo pero gracias de nuevo a la dirección de la Diputación de Gipuzkoa, tengo que hablar de la nueva agresión y desprecio hacia los transportistas en general pero en especial a los guipuzcoanos".

En su opinión con la "excusa" de las obras de la N1, "nuevamente nos obliga a trabajar durante el mes de agosto por las noches. Nos hacéis pagar peajes (me gustaría saber

cuánto pagamos los de Gipuzkoa y cuanto el resto de Europa), para luego hacernos trabajar de noche, descansar de día y en agosto".

Dar la vuelta

El transportista cree que sería más razonable lo contrario. "Porque no le dais la vuelta y trabajáis vosotros de noche; hoy con los focos y grupos electrógenos potentes existentes no sería difícil, pero elegís qué se sacrifique el transportista".

Denuncia también que las restricciones y las sanciones correspondientes se limitan a los transportistas locales, no a los que cruzan el territorio. "No tuvisteis ni la poca vergüenza de consultar qué tal fue la vez anterior. De día funcionaba todo el transporte nacional e internacional, de noche los guipuzcoanos, lo podéis comprobar con vuestras

grabaciones. Hoy tenemos la GI20 limitada, no se sabe hasta cuándo; más de lo mismo: nosotros nos desviamos pero el resto sigue circulando por ella". Está molesto porque la prohibición les provoca "encerronas", "si no es en Andoain, en Martutene o en Garbera", en referencia a las caravanas que se producen como consecuencia de la desviación.

A su juicio, "ha pasado todo el mundo, pero controlar, sólo han controlado a los que trabajamos en el puerto de Pasaia. La Diputación decidió el cierre, pero no ha adoptado medidas para que se cumpliera la prohibición. El transporte internacional ha circulado con normalidad por el tramo prohibido".

En general el malestar de los transportistas es descomunal por la ineficacia general y decisiones erróneas por parte de la Diputación de Gipuzkoa. Creen que los responsables no tienen ni idea de transporte ni de infraestructuras viarias. No entienden el importe prohibitivo de los peajes para camiones implantados, ni el desconocimiento o falta de previsión de las consecuencias del cierre de la N1 a los camiones, ni que transmitiera sus pretensiones a los interesados, en este caso los transportistas que se enteraron de las medidas previstas para agosto por los medios de comunicación.

Garraiolarien ustez, Aldundiko arduradunek ez dute garraioari buruz ideiarik ere. Ezta azpiegiturei buruz ere

► ZER BERRI?

Irungo Udalak hiri erdigunera sarrera debekatu du auto-ilarak saihesteko

Las retenciones de la frontera no han colapsado este año el centro de Irún. Las medidas preventivas han dado resultados y los problemas circulatorios no han alcanzado el nivel de 2022. El ayuntamiento ha cerrado el acceso al centro los días de más tráfico y mayores retenciones en la muga por las operaciones de salida y retorno.

Irungo mugan auto-ilarak eta zirkulazio motela izan dira aurten ere, baina zailtasunak ez dira aurreko urteko mailara heldu. Irun erdira sarrera debekatu egin du Udalak ilarak egon diren egunetan. Uztaila amaierako irteera-operazioan sortu ziren lehenengoak, luzeenak 7 kilometrokoak Irungo ordainlekuan, Frantzia aldetik hegoalderantz ibilgailu kopuru altua zetorrelako. N1ean Andoainen jarritako by passean zein Zarautz eta Armiñoneko ordainleketan ere zenbait kilometrotako ilarak izan ziren. Orduak pasa ahala arindu egin zen trafikoa.

Bidegik emandako datuen arabera, 226.000 ibilgailu pasa dira Ap8an Irungo ordainlekutik, ilarak saihesteko, ordainleku guztiak ireki ditu Bidegik, 14



Irún ha cerrado el acceso al centro de la ciudad los días de más tráfico en la muga.

Irunen eta 19 Zarautzen; eta kobrantza arintzeko, bidesaria borobildu, xentimoa barkatu alegia, 2,91tik 2,90era.

Iaz Irun hirian izan ziren trafiko arazoak eta irundarren keak saihesteko neurriak hartu ditu aurten Udalak. Auto ilarak izan direnean erdigunera sarrerak itxi egin dituzte, Oñaurren esaterako. Benta auzoan soilik bertakoei utzi zaie pasatzen. Iaz 11 kilometroko ilarak izan ziren eta auto asko

saiatzen ziren Irun erditik gurutzatzen GPSa baliatuz. Horrek erdigunean nahasmen, zirkulazioan zailtasun eta arazo handiak sortu zituen.

Udalak eskatu die frantziar agintariei mugako jendarmeen kontrolak arintzeko edo kentzeko, baina erantzunik jaso ez duenez kanpotik datozen autoei ez zaie hirian sartzen utzi. Udaltzaingoa arduratu da horretaz, Egun gutxitan hartu behar izan dituzte aipatutako neurriak.

«A pesar de que Bidegi ha abierto los 14 puestos de peaje de Irún y los 19 de Zarautz no se han evitado las retenciones»

Transportistas de ligero pueden pedir la ayuda directa hasta el 31 de octubre

Gasolioaren prezio igoerak eragindako kaltea arintzeko Madrileko Gobernuak laguntza onartua die garraiolarietara, gutxienez urte amaierara arte. Irailera arte, gasolio profesionalarekin batera litroko 10 xentimo jaso dituzte, eta hurrengo hiru hilabetetan 5 jasoko dituzte. Garraio arinean dabilzanek, aldiz, 225 edota 500 euroko laguntza zuzena eskatzeko epea urriaren 31ra arte daukate zabalik Ogasunaren web orrialdean.

Los transportistas de ligero pueden pedir a partir del 18 de setiembre de 2023 la ayuda directa para compensar la subida del precio del gasoil por vía electrónica en la web de la Agencia Tributaria. En el enlace <https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/procedimientoini/DJ26.shtml> se rellenará un formulario y se adjuntarán los escritos necesarios para solicitar estas ayudas dirigidas a los transportistas que no estén acogidos a la devolución que

se realiza junto al denominado gasóleo profesional.

Requisitos

El plazo está abierto hasta el 31 de octubre en el citado enlace, activo desde el 18 de setiembre, donde los transportistas pueden formular su solicitud y adjuntar la documentación necesaria si cumplen una serie de requisitos. Podrán acceder a la ayuda, los que dispongan de una autorización de transporte y estén dados de alta a 30 de junio.

La ayuda ascenderá a 500 euros para los transportistas de menos de 7,5 toneladas, y a 225 euros para las furgonetas. Los transportistas se comprometerán a seguir en la actividad hasta diciembre de 2023. En caso contrario deberán devolver la cantidad recibida en su totalidad.

A la solicitud se adjuntarán una serie de escritos: Una declaración responsable en la que se señale expresamente que se ha visto afectado económicamente por las consecuencias derivadas del conflicto de Ucrania; la declaración por escrito de cualquier otra ayuda que haya recibido; y otra que identifique a las empresas con las que se encuentren vinculados y asociados. Adicionalmente, los solicitantes deberán presentar un escrito en el momento en el que superen la cuantía máxima permitida.



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

Urtero, bidesariekin, 40 milioi euro jaso nahi ditu Nafarroako Gobernuak

El Gobierno navarro ha creado la empresa pública Nafarbide que se encargará de gestionar los peajes que se cobrarán a los camiones en las vías de alta capacidad de la comunidad foral, A10, A15, N121A, A1 y A68 en los próximos años. Un estudio del Gobierno navarra señala que la mayor parte de los camiones que recorren las carreteras, el 88%, son de fuera de la Comunidad foral. En la A1 el 97% son foráneos.

Nafarroako Gobernuak berriki erabaki du herrialde honetako bost autobidetan kamioiei bidesaria kobratzeaz arduratuko den Nafarbide izeneko enpresa sortzea. Beraz, ondorengo hilabetetan kamioiei bidesaria kobratzen hasteko ezinbesteko pausua eman du Nafarroak.

Bost autobidetan bidesaria jartzeko asmoa du Gobernuak, Etzegaraten, A1ean (Madrid-Irun), Sakanan, Iruña eta Gasteiz lotzen dituen A10ean, Leitzaranden, A15ean (Iruña-Donostia), Ebroko A68an (Zaragoza-Logroño) eta Belaten, N121An (Iruña-Behobia).

Nafarroako Gobernuak egin duen ikerketa baten arabera, bost errepide horietan dabiltzan ibilgailu astunen %88 Nafarroa kanpokoak dira. A1 Iparraldeko autobidean dabil kanpoko garraiolaria gehien, %97. Autobide hau erabiltzen dute beraz ibilbide luzekoek edota Nafarroa eta ondoko lurraldetara doazenek.

Nafarroako Foru Erkidegoan dabiltzan kamioien jatorriari buruzko ikerketa bideokamera eta matrikula irakurleen bidez egin du Gobernuak. Bide bakoitzetik egunero pasatzen diren kamioi kopurua ere zenbatu dute.

A1 ean egunero gutxi gorabehera 6.000 ibilgailu astun pasatzen dira, horietatik %97 kanpokoak. Bestalde, Irunera Belatetik doan N121A errepidetik egunero 2.800 kamioitik gora pasatzen dira, %87 kanpokoak. Ebroko autobide edota A68tik ia 5.000, %88 kanpokoak. Leitzarandik, A15etik, batez beste 2.600 kamioi inguru, eta horietatik %77 kanpokoak. Azkenik, Sakanako A10 autobidetik 2.300 pasatzen dira, %75 kanpokoak.

Bost errepide hauetan bidesaria kobratzen hasiko da Nafarroako Gobernuak. Lehenengo Etzegaraten jarriko du hurrengo urtean; eta azkena, N121A errepidean, honen ibilbide osoan hiru errai irekitzeko lanak bukatzen direnean.

Beste 40 milioi tunelak egiteko

Hain juxtu, Madrilgo Gobernuak 40 milioi euroko aurrekontua onartu du Belate eta Almandozeko tunelak hobetzeko. Guztira 95 milioi jarri ditu jada N121A errepideko lanetan.

Jakina da bi tunel berri egingo direla, egungo tunelen ondoan. Horrela, errepidearen ibilbide osoak hiru errai izango ditu. Errepidearen segurtasunari begiratzen ari da Nafar Gobernuak.

Bidesarien inguruan eztabaida handia sortu da komunikabideetan. Trafikoko buru Pere Navarrok esan zuen espainiar errepideetan 2024an jarriko dituztela peajeak "Bruselaren aginduz". Oihartzun handia izan zuten hitz hauek. Normalean Gobernuko ordezkariak ez dute argi hitz egiten gai honetaz, iritzi publikoan ez dauka eta bidesariak izen onik.

«Según un informe del Gobierno navarro, aproximadamente seis mil vehículos pesados circulan cada día por Etzegarate»

Transportes flexibiliza la entrada en vigor del tacógrafo inteligente

Madrileko administrazioak abenduaren 31ra arte atzeratuko du bigarren belaunaldiko takografo adimentsuen derrigortasuna, ez daudelako aparatu nahikoa matrikulatzen diren kamioi berriei jartzeko. Europar Batasunak aginduta dauka, 2023 honetako abuztuaren 21etik aurrera ibilgailu berriek takografo adimentsuak ekarri behar dituztela derrigorrez.

La incorporación obligatoria de tacógrafos de segunda generación en vehículos nuevos sufrirá un retraso de cuatro meses, hasta el 31 de diciembre.

El ministerio de Transportes acordó con Industria y Tráfico un régimen extraordinario para los

camiones y autobuses que no puedan venir equipados con el nuevo tacógrafo durante este paréntesis.

El denominado Paquete de Movilidad de la Unión Europea, incluye la obligatoriedad de este tacógrafo a partir del 21

de agosto de este año en todos los vehículos pesados de nueva homologación.

Problemas de fabricación

Sin embargo, la falta de estos tacógrafos y los retrasos a la hora de poner a disposición de los fabricantes de camiones ha dificultado el proceso de equipación de los nuevos vehículos y las autoridades han decidido abrir un paréntesis, un régimen extraordinario de "prematriculación". Los números de bastidor de dichos vehículos serán comunicados por los fabricantes a la DGT, y tendrán el plazo abierto hasta el 31 de diciembre para que sean matriculados de forma definitiva.

En el permiso de circulación constará como fecha de primera matriculación una fecha anterior al 21 de agosto, para evitar de este modo el incumplimiento de la normativa europea.

«Abenduaren 31ra arte luzatuko da derrigorrez kamioi berrietan bigarren belaunaldiko takografoa jartzeko epea»



CRISTALBOX®

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?



«Bizia galdu gabe, lan egin» sindikatuen lelo esanguratsua

LAB, ESK, STEELAS, CGT-LKN, EHNE eta HIRU sindikatuak Iruñan elkartu ziren uztailaren 21ean Murillon hil zen Castejongo garraiolaria omentzeko. Nafarroako Garraio Zuzendaritzaren aurrean egindako adierazpenetan garraiolarien adinak eta nekeak hil egiten dutela salatu zuten. Garraiolariak 56 urte zituen. Gero eta zaharragoa da sektorea, oro har, ez dago erreleborik, gazterik ez da hasten garraioan lan baldintzak ez direlako onak eta hori oso arriskutsua da, bai garraiolariantzat beraientzat eta baita errepidean gabiltzan beste guztiontzat ere. Adin batetik aurrera istripuak edo bihotzeko arazoak izateko aukerak ugaritu egiten dira eta. Horregatik eskatzen du Hiruk garraiolariak izan dezatela 60 urterekin erretiratzeko modua, beste lanbide "arriskutsu" batzuek daukaten bezala, esaterako suhiltzaileek edo poliziaiek.

Los triángulos, excluidos de vías rápidas

Desde el 1 de julio los triángulos de pre-señalización de peligro han dejado de ser obligatorios, en vías rápidas. Se mantiene la obligatoriedad de utilizar los triángulos en vías convencionales para los conductores de los vehículos que por accidente o avería queden inmovilizados. En estos casos los que no hagan uso de estos triángulos podrán ser sancionados.

El cese de la obligatoriedad es momentáneo. Deja de ser indispensable señalar el vehículo en este tipo de vías con luces ni ningún otro dispositivo, hasta el 1 de enero de 2026, cuando entrará en vigor la nueva señal de emergencia V16: el dispositivo luminoso con sistema de posicionamiento y conexión con la DGT, que sustituirá al uso de triángulos en todas las vías.

Para la DGT está claro que es mayor el peligro de salir a colocar los triángulos en autopistas y vías rápidas. En su página web ya se pueden consultar los nuevos tipos de dispositivos de pre-señalización V16 que ya han sido homologados por Tráfico así como la información detallada sobre este sistema diseñado por la DGT para intentar reducir los accidentes en carretera.

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan.

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.

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** donostiarrasl@gmail.com

Se ofrece trabajo al enganche con basculante. Ruta: Bilbo-Nantes(FR)
Más información: **629 525 132**

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 FH500cv (2017)** con equipo hidráulico y llantas de aluminio. 760.777
Interesados llamar al teléfono **629 525 132**

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

Europako «aparkaleku onena» hutsik dago Astigarragan

Los aparcamientos para camiones construidos por la Diputación de Gipuzkoa en Astigarraga y Oiartzun -el primero premiado por la Unión Europea como el mejor del año en el continente- siguen casi vacíos cuando se van a cumplir dos años desde su inauguración. Los transportistas sí requieren este tipo de instalaciones, pero no tienen márgenes suficientes para pagar unos 30 euros por día. Los transportistas locales reclaman otro tipo de soluciones e infraestructuras como los aparcamientos municipales cerrados y vigilados ya existentes en algunas localidades como por ejemplo en Zarautz, Beasain y Tolosa. Los transportistas necesitan plazas de aparcamiento tanto en ruta como en las localidades de residencia.

Garraiolariak aparkaleku seguruak behar dituzte. Batean gasolioa, bateriak edota argi-pilotuak lapurtzen dizkiete, bestean bizkarrean daramaten materiala. Dena den Gipuzkoako Foru Aldundiak Astigarraga eta Oiartzunen eraikitako instalazio erraldoi eta garestiek ez dute arazo larria konpondu. Bertako garraiolariak beste era bateko aparkalekuak eskatzen ari dira, txikiagoak baina etxe ondoan; nazioarteko garraioan dabiltzanek ere ez dituzte erabiltzen, segur aski garestiegiak direlako; ez dute nahikoa irabazirik aparkaleku seguru horiek ordaintzeko.

Inbertsio publiko handia egin zuen Foru Aldundiak Astigarraga eta Oiartzunen kamioientzat bi

aparkaleku eraikitzeko, lehenengoa Irun aldera doazenentzat eta bigarrena Iruindik datozenentzat, baina ez dira bete zituen helburu eta itxaropenak. Kamioi gutxi erabili ditu urteotan.

Guztira bi aparkalekuak atontzeko 17 milioi eurotik gora bideratu zituen, Europako funtsen %18ko laguntzarekin, gero kudeaketa enpresa pribatuei eskaintzeko. Padrosa eta Eysa enpresek osatutako Mowiz Truck markari utzi diote bi aparkalekuen

kudeaketa zortzi urterako, 2029ko abendura arte, sei milioi euroren truke.

Aparkalekua, hutsik

Gainera, Europa mailako saria eman diote aurten Astigarragakoari: Europako aparkaleku onena omen da. Baina hutsik dago. N1ean Aldundiak jarrita dituen informazio paneletan ageri da une oro zenbat plaza dauden libre. Eta Hiru sindikatuko garraiolari batek, ekainean, lanean ari zela, beraz astegunetan, egunero jaso du

[«En noviembre y diciembre se cumplirán dos años desde que se abrieron los aparcamientos Mowiz Truck en Oiartzun y Astigarraga»](#)



El premiado como mejor aparcamiento de camiones del año en 2023 está normalmente vacío.

paneletan agertzen zen datu hori, zenbat plaza libre zeuden alegia. Astigarragako parkingak eskaintzen duen aparkaleku plaza kopuruaren zuzeneko ikuskapena izan da beraz: jasotako datuen arabera, argi geratu da ia hutsik dagoela. Batez beste, 30 plaza soilik bete ziren ekainean astelehenetik ostiralera. 341 dira guztira, beraz, ehunetik hamar ere ez. Asteburuan gehiago erabiltzen dira zirkulatzea debekatua dutenez pilaketak izaten direlako.

Aipagarria eta harrigarria ere bada, Europan aparkaleku seguruen premia handia izanik, Gipuzkoan hainbeste plaza libre izatea. Foru Aldundiak ez du asmatu. Zerbait gaizki egin du. 100.000 kamioientzat aparkaleku seguruak eraikitzeko eskatzen ari dira garraiolarien elkarteak. Gipuzkoak 525 plaza dauzka, baina ez dira erabiltzen.

Europako onena

Dena den, Gipuzkoako Foru Aldundiko ordezkariak harro ageri ziren, martxoan, komunikabideetan,

kamioientzako Europako aparkaleku hoberena Gipuzkoan dagoela esanaz. ESPORG kamioien aparkaleku seguruen Europako Elkarteak eman zion "European Truck Parking of the Year" saria Astigarragako aparkalekuari. Honen izenean, Aintzane Oiarbide foro diputatuak eta Eysa Group aparkalekua kudeatzen duen enpresako Miguel Ángel Poza ordezkariak jaso zuten saria martxoaren hasieran Kristian Schmidt, Europar Batasuneko Garraio saileko zuzendari orokorraren eskutik.

Bost izarreko aparkalekuak

Astigarragako CIT Garraio Gune Integralak garraiolarietara eskaintzen dien zerbitzu egokia eta zaintza-segurtasun maila nabarmendu zituzten sari banaketan. Gipuzkoako Foru Aldundiak sortutako instalazio hori eta, oro har, herrialdeko errepideak "eredugarriak dira digitalizazioaren eta segurtasunaren aldetik Europa gurutzatzen duen Atlantikoko garraio ardatzaren

baitan" esan zuen Oiarbidek saria jaso eta gero. Aldundiak egindako 15 milioi euroko "inbertsioa" nabarmendu zuen eta sari horrek Gipuzkoa eta Euskadi Europarekin lerrokatu dituela adierazi. Bere ustez Europako garraiolarietara jakin behar dute hemengo errepide eta aparkalekuak eredugarriak direla, lotura on, segurtasun egoki eta bide adimentsuak diren aldetik.

Iñigo Beistegi, aparkalekuen gerenteak adierazi zuenez, saria merezi du instalazio aurrerakoi eta modernoak. "Bost izarretako parking bat da, askotariko zerbitzuak ematen dituen. Kalitatea nabarmendu nahi dugu, ezagutu gaitzela kalitatearengatik".

Garestia

Aparkalekuan sartu eta pausa egitea dohainik da. Lehenengo ordua ez da ordaintzen. Bigarren ordutik aurrera, 4,7 euro orduko. Kamioi arruntek egun osoa uzteagatik, 24 ordu, 29,68 euro ordaintzen dituzte. ADRek, zama arriskutsuak garraiatzen dituztenek, apurtxo bat gehiago, 34,41 euro. Bi egun egonda, 48 ordu, 56,46 kamioi arruntek.

Beste era bateko aparkalekuak nahi dituzte Hiruko garraiolarietara, horrelakoek ez dituzte eta asetzen

«La Diputación Foral de Gipuzkoa ha recibido el premio al mejor parking para camiones de Europa por el aparcamiento de Astigarraga»

ERREPORTAJEA

beraien beharrak. Txikiagoak izanda ere, etxetik edo kargatzen duten tokitik gertu behar dituzte; herri gehienetan dituzte kamioia uzteko zailtasunak eta asko dira kamioientzako aparkaleku eskaerak. Baina horientzat ez da agintarien diru askorik, gaur egun.

Bi urte zabalik

2021eko azaroan eta abenduan zabaldu zituen Gipuzkoako Foru Aldundiak, hurrenez hurren, Oiartzun eta Astigarragako aparkalekuak. Bertan, guztira, 525 kamioientzat lekua da, 341 Astigarragan, 184 Oiartzunen, 25,563 eta 16.220 metro karratutan.

Bidean diren garraiolarientzat hainbat zerbitzu eskaintzen dituzte: jatetxea, gizonezko eta emakumezkoentzako dutxa eta komunak, denda, jateko eta edateko hotz eta beroak 24 orduz martxan den makinan, atsedeneku-egongela telebistarekin, wifia aparkalekuaren espazio osoan, labandaria eta beste. Kamioientzat garbitzeko eta pisatzeko aukera. Plaza batzuk merkantzia arriskutsuak garraiatzen dituztenenetzat prestatuak daude, beste batzuk kamioi-hozgailuentzat. Hauek, geldi daudenean, argindar sistemari lotzeko aukera dute.

Segurtasuna ziurtatuta

Segurtasunari dagokionez, itxiak, ia kilometro bateko hesia dute eta bideoz kontrolatuta daude, gainera. Gainditzeko zaila, 2,5 eta 3,5 metro arteko altura dute buelta osoan. Segurtasunaren aldetik urte mailako ziurtagiri europarra dute aparkalekuek.

2022ko urtarriletik Mowiz Truck arduratzen da aparkaleku hauen kudeaketaz. 13 dituzte martxan Estatu osoan eta beste hiru eraikitzen ari dira. Errepide nagusi guztietan zabaldu nahi dituzte;



Agustin Aranburu da su opinión ante las cámaras de ETB.

Europa mailan kamioien parking seguruen erreferente eta eredu bilakatu nahi du marka honek.

Bideko Aterperen proiektua

Hiruko garraiolarien ustez integrala izateko zenbait zerbitzu falta ditu, tailer mekanikoa, pneumatiko aldaketa eta gasolio zerbitzugunea, esaterako. Egitasmo interesgarri eta berezitasunez bete landu zuen Bideko Aterpek Foru Aldundiarekin batera, Gipuzkoan garraiolarientzat gune integrala eraiki eta zabaltzeko. Aldundian EH Bildu egon zenean, Bideko, LKS eta Altuna-Uria enpresek batera aurkeztutako proposamena aukeratu zuten aparkalekua egiteko lehiaketan, baina, Bilduk, legealdi amaieran, atzera egin zuen. Gero, 2015etik berriro EAJ da agintean eta beste era bateko aparkalekua eraiki du, bistan denez.

Hiruzpalau oinarri zituen planak, batetik gordailu fiskala bertan duen gasolioa saltzeko hornitzaile handi bat jarri eta zerga bereziak Gipuzkoan geratzea; gaur egun, bertako gasolindegiek erregaia Bizkaitik edo Nafarroatik ekartzen dutenez, han jasotzen dute zerga

Foru Ogasunek. Bestetik, herrialdeko garraioa hobeto antolatzea, gasolioa toki ezberdinetan hartzen duten garraiolariak A1era bideratuz, bide batez, beste hainbat zerbitzu eskainita, hala nola, jatetxe-taberna, atsedenekua, dutxak, tailerra, pneumatikoak, garabia eta beste. Azkenik, bertako produktuak erabilia, aparkalekuan gelditzen direnek Euskal Herrian daudela eta bertan kalitatea dagoela ikusiko lukete. Baina ez zuen Aldundiko egungo arduradunen interesik piztu eta baztertu egin zuten.

Oker inbertitua

Hiruko garraiolariek ez dute ulertzen nola "inbertitu" daitekeen hainbeste diru, zer eta ia hutsik dagoen aparkalekua egiteko. Diru horrekin hainbat aparkaleku egin zitezkeen herrietan kamioientzat. Gainera, Aldundiak aparkalekua egiteko diru publikoa erabili du eta gero kudeaketa enpresa pribatu bati eman. Betikoa, inbertsioa publikoa da eta, gero, etekina pribatua. Iñaki Iartza, Hernaniko garraiolariaren ustez, gaizki egin dute gainera ez duelako bi norabideetan aparkalekura sarrera.

[«Los transportistas opinan que el parking de Astigarraga tiene algunas carencias para ser considerada como integral»](#)



Inaki Iartza cree que los ayuntamientos deberían crear plazas para camiones.

Garraiolariak, oro har, etxe ondoan edota kargatzen duten tokiaren ondoan aparkatu nahi dute. Dena den ez da erraza izaten toki egoki eta segurua topatzea. Denetarik dago Euskal Herrian, baina gehienek zaindutako aparkalekuak nahi dituzte, hileru 100-150 euro ordaintzeko prest dira gehienak. Baina ez daude asko eta gehienetan ez dago plazarik. Gipuzkoan, Irunen, Lasarten eta Lintzirinen daude; Bizkaian, Aparkabisarenak, Zierbenan eta Trapagaranen; Araban Jundizen eta Arasurren; eta Nafarroan, Imarkoaingo Garraioaren Hirian eta Castejonek El Villa izenekoa, hau dohainik. Dena den, askori ez zaie ondo etortzen, aparkalekutik kargatzen duten tokira distantzia handia bada takografoaren diskoaren parte bat horretan jaten dutelako, eta egunean gehienez 9 orduko gidaldia dutelako baimenduta. Herri batzuetan badaude Udal aparkaleku txikiak ere, baina gutxi dira.

Agustin Aranburu garraiolari Hernaniarrak, 1987tik 36 urte daramatza garraioan lanean, Europa osoan, aspaldion gehienbat

frantziar estatuan. Esperientzia handia dauka, ondo ezagutzen ditu bideak, aparkalekuak eta lanbideari dagozkion trikimailuak.

Europa osoan ikusten du gutxiengo segurtasuna daukaten aparkalekuen gabezia. "Paris aldean, arratsaldeko 16.00etarako beteta egoten dira eta edozein lekutan aparkatzen dugu, autopistako atsedenekuetan, (gehienez nahiko txukunak dira) edo industrialdeetan. Takografoak behartzen zaitu".

Atsedeneku asko Frantzian

Gutxi dira balore handiko merkantzia eramaten dutenen kamioientzat parking itxiak. "Hori bai, frantziar autopistetan gutxi gorabehera 20 kilometrotik 20 kilometrora atsedeneku bat dago eta 40 kilometrotik 40 kilometrora gasolindegiren bat. Onak dira, argia dute. Bestela, aparkaleku handi seguruak dituzten jatetxe batzuetan bertan afalduz gero geratu zaitezke; dena den, ordu batetik aurrera ez da leku egokia topatzeko erraztasun eta aukerarik izaten sarri. Ez dut uste European garraiolari guztiontzat behar adina leku dagoenik".

«Reclaman plazas de aparcamiento en sus localidades de origen para dejar el camión por las noches sin riesgos de sufrir robos»

Bere ustez, "Kamioiarengatik eta norberarengatik behar ditugu aparkaleku seguruak; atsedene hartzeko eskertzen da segurtasuna, lasaitasuna ematen duelako; merkantzia seguru badago, lasai sentitzen da garraiolaria eta hobe hartuko du atsedene" Astigarraga eta Oiartzungo aparkalekuak, dena den, ez dira eurentzat konponbidea. Berez, Europara bidean, gure lurra zeharkatzen dutenei begira egindakoak dira, baina, oro har, zaintzapeko aparkaleku gehienak oso garestiak dira, bere ustez. "Gaur egun, autonomo batek ez du marjenik gau batean horrelakoetan gelditzeko".

Herrian dute premia

Agustin Aranburuk berak, beste garraiolariak bezala, etxera datorrenean, kamioia modu seguruan aparkatzeko lekuaren premia du: "gure herrietan kamioientzako plaza gutxi dago. Egun baterako hartuta garestiak dira. Aparkalekua hilabete osorako hartuta merkeago ateratzen da". Badaki, Tolosak eta Zarautzek udal aparkalekuak dituztela, baina salbuespenak dira.

Karga baliotsua daramaten kamioiak zaindutako aparkalekuetan geratzera behartzen dituzte aseguru etxeek.. "Kargaren arabera segurtasuna behar dute; Kamioi asko ikusten dira lona zulatuta. Hori barruan zer dagoen ikusteko egiten dute. Darabilkizun merkantziaren arabera, alde handia dago: telebista, whiskia edo horrelakoak garraiatzen badituzu... gasolio-lapurreta arriskuan denok gaude, mila litro daramazkit, 1,50 litroko bada 1.500 euro dira. Taladroak, zulagailuak, erabiltzen dituzte; segurtasun tapoiak ditugu, baina deposituak zulatzen dituzte. 1.400 litrokoak ere badira. Kamioiak lapurtzen dituzten mafiak daude European".

ERREPORTAJEA

Atsedeen hartzerik ere ez

Bestalde, A8 autopistan ez dagoela atsedeen hartzeko leku egokirik ikusten du Agustin Aranburuk. "Irun eta Oiartzunen bada aparkalekuren bat edo beste; handik aurrera kamioiak N1a saihestu eta A8tik bideratu nahi dituzte, baina autopistan, Hernani parean bada aparkaleku bat 20ren bat plazakoa; Itziarren sei plaza dira; eta Bergara aldetik bazoaz bada tabernarik ere ez duen gasolindegia bat beste bospasei plazarekin: hortik egunero pasatzen diren 8-10.000 kamioiak geratzea nahi baldin badute, non sartu behar dituzu kamioiak? Ez kamioi guztiak, ehuneko 10ek gelditu nahi badu ere, mila dira eta ez dago tokirik".

Iñaki Iartza Hernaniko garraiolariak ere iritzi berbera du horretaz: "Autopistatik bideratu nahi badituzte kamioiak, aurretik konpondu arazoak: 45 minutuko atsedena egiteko ere zailtasunak ditugu. Ez dago ia lekunik. Gasteiztik datorrela pausa egin behar duena larri ibiliko da. Gelditu beharra baldin badaukazu ez daukazu autopista hartzerik, Itziarren lekunik ez badago, ia non ateratzen zaren... marroia da. N1ean behintzat irteera gehiago daude eta poligonoren batean gelditzen zara". Aldundian lanean dihardutenek garraioa ezagutzen dutenik ez du sinisten.

ADRAK derrigorrez

Irtaz enpresa baten aparkaleku partikularrean dauka kamioia Lanbarrenen. 168 euro ordaintzen ditu, parking pribatueta baino apurtxo bat gehiago. "Nik eta ADR zisternekin dabilzan beste hiruk aparkatzen dugu. Horiek, bai ala bai, parkingen batean utzi beharra daukate. Lasarte edo Lintzirin merkeagoak dira, baina zaila da plaza lortzea; beteta daude eta plaza gutxi libratzen dira".



Imagen de las instalaciones del aparcamiento de Astigarraga.

Udalek gehiago egin beharko luketela uste du. Hernaniko Udalean egin zuen eskaera behin eta Irunen Zaisan aparkatzeko aukera duela erantzun zioten, "oso urrutira dago hori 39 minutura, gainera udaren auto ilarak egon daitezke mugan, oporretara doazen eta datozen ibilgailu kopuru handiarengatik. Gidatzeko baimenduta egunean 9 ordu badituzu, ezin duzu pasa bat kamioia jaso eta hutsik kargatu behar duzun tokira bidean. Horrek egunero suposatzen dizun gastua kontuan izan gabe ere, kaltea da. Gainera autoa behar duzu etxetik aparkalekura joateko".

Lapurretei beldurra

Beldur handiena daramaten zamaren lapurretak ematen die. "Zerbait lapurtzen dizutenean gogoratzen zara parkinga ordaintzeaz. Behin bi makina lapurtu zizkidaten, bakoitza lau mila eurotik gorakoa. Pentsa. Merkantzien aseguruak ez dakit zertarako daukagun, soilik istripuak izaten ditugunerako, ze aseguru etxeek, aparkaleku seguruan ez baldin badaukazu ez dizute lapurretako kaltea ordaintzen. Gainera, karga baliotsua daukazunean ez duzu

ondo lo egiten. Onena hutsik aparkatu eta goizean kargatzea... Bai, baina beti ez da posible".

Antzeko zailtasunak, nonahi

Egoera antzekoa da Euskal herriko herrialde guztietan. Jesus Ilarduak esan digunez, Iruñean aparkaleku plaza kontrataturik ez daukana mugatuta dago. Zailtasunak izango ditu kamioia uzteko. Araban ahal duenak Jundizeko aparkalekuan uzten du kamioia. 160 euro dira hilero, baina aukera onena hori da. "Arasurekoa oso urrutira dago Gasteiztik" esan digu Javi Eguillorrek.

Zenbait garraiolari arratiarrek elkarrekin, Arantzazun aparkatzen dute, Iñaki Zuazok kontatu digunez, aparkaleku partikular batean. Aspaldi ez diete ezer ostu, ezta gasoliorik ere. Leku ona ez da lapurrentzat, etxeak daude eta ondoan. Hilero 60 euro inguru ordaintzen du garraiolari bakoitzak, Aparkabisakoetan ordaintzen dutenaren erdia, gutxi gorabehera.

Onena etxe ondoan aparkatzeko aukera izatea da, bere ustez: "Bilboko portuan aparkatuz gero autoa eduki behar, lioa, eta Portuko

«No se para que tengo seguro de mercancías, si no aparcas en un parking vigilado, no pagan; solo sirve para los casos de accidentes»

«En Arrasate nos han prohibido aparcarse donde siempre y nos proponen un espacio sin vigilancia a tres kilómetros del centro, no nos dan alternativas»

aparkalekuak okupatuak izaten dira". Hauek zaintzaileak dituzte eta bideozaintza ere bai, baina salatu dituzte lapurretak hauetan ere.

Zierbenako Aparkalekuaren inguruan, esaterako gertatzen dira, garraiolarien iritiz, Britania Handira polizoi gisa pasa nahi dute kanpotar kopuru handia baitago inguruan. Iñaki Pujanari kendu zioten behin, lumazko lo zakua, kamioiko ohearen koltxoia eta motxila bete arropa zahar. Segurtasun zaintzaileek barrezka hartu omen zuten gainera. Gasolioa ere eraman izan dute.

Diman ere aparkatu du Pujanak: "herrikoentzat aparkalekua da". Kanpoan bizi den arren bertan

errolatua dago, horregatik: "ate sendoa dauka, itxita, garraiolariak dute atea zabaltzeko giltza".

Arrasateko kasua

Kepa Otxoak kontatu dizkigu Arrasateko garraiolariak kamioia aparkatzeko dituzten arazoak. Hain juxtu egun Aldundiko Garraio Sailaren buru den Maria Ubarretxena alkatea zen garaian sortu ziren. Betidanik, Musakola, auzoan, Notario Etxagibel kalean aparkatzen zuten kamioia; 2020an debekatu egin zieten eta Markulete industrialdera bidali, herritik hiruzpalau kilometrora. Arrasateko garraiolariak ez zaie toki egokia iruditzen, batetik urruti dagoelako handik oinez itzultzeko; "bertan

ibilgailu bat utzi behar derrigorrez"; bestetik zaindu gabeko lekua delako, eta zenbait aldiz, gasolioa, bateria eta ordezeko erroberak lapurtu dizkietelako. Beste alternatibarik ez zaie eskaini. Hiruko ordezkariak Arrasateko Udaleko arduradunekin bildu ziren baina ez omen dago zer eginik. Udalak ezezkua eman die betiko lekuan aparkatzeko eskaerari, eta isunak jarri ere bai. Deba Goienako garraiolariarentzat Bergara eta Arrasate artean aparkaleku bat egiteko aspaldiko egitasmoa abian jartzeko ere eskatzen dute bailarako garraiolariak.

Olaberria eta Pasaiako portuaren artean egiten du lan Kepa Otxoak eta Beasaingo Udalak bertakoentzat

Kamioi lapurretak salatzeke telefono zenbaki zuzena sortu du Frantziak: 17

Frantziar atsedenekuetan hemengo kamioiei egindako lapurretak salatzeke telefono zenbaki bat jarri dute martxan, 17, bat zazpi eta zuzenean Jendarmeriak erantzungo du. Jakina da hegoaldean betetzen dutela gasolio ontzia merkeagoa delako eta aspaldion ugaritu egin dira gasolio lapurretak muga inguruan. Garraiolaria lapurreta gertatu den tokitik ez joateko eta poliziaren zain bertan egoteko aholkatu du Jendarmeriak.

Bestela ere bada kamioi lapurreta ugari. Ekainaren 26 sei pertsona atxilotu zituen Malagan poliziak, guztira, kamioetan egindako 12 lapurretetan zerikusia dutelakoan. 500 pale eraman zituzten, guztira 3.000 euroko balioa zuten

produktuak. Uztailaren 28an hiru atxilotu zituzten Guardia Zibilek Zaragozako Pina de Ebro herrian AP2 autopistako atsedeneku batean kamioiaren estalkia ebaki eta zulotik barrukoa lapurtzen zuten. Europar Batasunak zabalduz datuen arabera, zamen lapurretak urtero batez beste 8.200 milioi euroko galera zuzenak eragiten dituzte.

Europar Batasunak, duela urte batzuk aparkaleku seguruen eraikuntza bultzatzea erabaki zuen garraiolari autonomoei baino enpresa handiei begira.

Garraiolariak atsedeneku eta oinarriko zerbitzuak eskaintzen die eremu seguru batean. Enpresei segurtasuna.

Garraiolarien UETR eta aparkalekuen Esporg elkarte europarrek 2030 urte bitartean kamioientzat 100.000 aparkaleku seguru sortzeko eskatu dute. Gutxi iruditu zaie aurten lau egitasmo soilik finantzatzea.

Ehun urte bete dituen Padrosa taldeak kamioiek aparkalekuen sektorean jarraitzeko asmoa du. TIIC, Paris eta Lisboatik lan egiten duen azpiegitura-inbertsio konpainiarekin bat egin du, kamioientzako aparkaleku seguruen lehen plataforma paneuroparra sortzeko.

Bien artean, Europa erdialdeko sei herrialdetan 17 aparkaleku seguru berri irekitzeko egitasmoa abian jarri dute.

ERREPORTAJEA

atundu zuen parkingean uzten du kamioia. Plaza libreak badaude, inguruan lana egiten dutenei aukera eskaintzen zaie ordaindu eta aparkaleku itxi hori erabiltzeko urtean 120 euroren truke.

Ertzainak aparkalekuan

Noizean behin pasatzen omen dira ertzainak, behin karneta eskatu zioten eta honek eskertu egin zien euren lana egiteagatik. "DNia, nortasun agiria eskatzeak ez zidan minik eman, horrela behar du, aparkalekuan dabilenari eskatu bertan kamioia aparkatua daukala eta beste ezertan ez dabilela baieztatzeko". Urtean behin utzi behar dute aparkalekua, Beasaingo jaietan, barrakeroen karabanak uzteko. Kamioia husten duten faktoriaren aurrean ere uzten dute sarritan.

2022ko uztailaren 28tik indarrean dira aparkaleku babestu eta seguruek bete beharreko arau berriak. Aparkaleku seguru eta babestuek Garraio Ministeritzaren zenbait irizpide bete behar dituzte. Lau mailatan banatzen dituzte aparkalekuak, platino, urre, zilar eta brontzea eskaintzen dituzten zerbitzuen arabera. Astigarraga eta Oiartzungoek Gold ziurtagiria dute, segurtasun eta zerbitzu aldetik gorengo maila.

<http://www.eu-parking.eu>, web orrialde sortu berrian ageri dira segurtasun standar horiek dituzten aparkalekuen betebeharrak eta ezaugarriak.

Aparkaleku "seguruak"

Europa mailako aparkaleku seguruen zerrenda ofizialean 18 parking dira soilik; horietatik hiru daude Euskal Herrian, Dyneff markakoa, Arasur Rivabellosako logistika poligonoan, eta aurretik aipatu ditugun biak, Mowiz Truck-ek Oiartzunen eta



Los camiones tienen prohibido aparcar en este polígono de Bergara.

Astigarragan dituenak. Estatu espainiarrean beste lau daude soilik, lauak Katalunian, Dyneff eta La tortuga Jonquerako mugan, Mowiz Truckena Montsenyn eta marka berekoa Porta Barcelonan.

Zazpi horiek bakarrik ageri dira Ministerioaren eta Europako aparkaleku seguruen web orrialdetan. Aparkaleku gehiago egon badira, baina ez dituzte orrialde honetan agertzeko betebeharrak eta baldintzak.

Beteta daude gehienak

Aparkaleku seguruen ziurtagiri hori ez eduki arren badira Hego Euskal Herrian hainbat zaindutako aparkaleku handi. Guztietan egin daiteke aurrez erreserba, besteak beste, Castejonon, Imarkoainen, Ribabellosan, Gasteizen Jundizen, Zierbenan, Trapagaranen, Irunen, Erreterian Lintzirinen eta Lasarten.

Denek antzeko ezaugarriak

dituzte, segurtasunaren aldetik, 24 orduz zainduta daude, bideokamerak, argiak eta sarrerako kontrola izaten dituzte. Komunak eta dutxak ere bai. Ordaindu behar diren arren, gehienak beteta daude eta itxaron zerrenda dute.

Euskal Herriko aparkalekuak

Nafarroan bi dira, Imarcoainen Iruñeko Garraioaren Hirian, Ap15eko 78. irteeran, 55.000 metro karratuko eta 479 plazarekin, horietatik 17 zama arriskutsuak darabiltenentzat. 70 autorentzat lekua ere badu.

Garraioaren Hirian, gasolindegia, kafetegia, jatetxea, hotela denda eta tailerra ere badira. Bestea Kastejonon, El Villa Hotelekoa, N232 errepidean. Hau doan da eta 50 plaza ditu.

Bizkaian Aparkabisaren bi parkingak Trapagaran eta Zierbenan; Trapagarango bailarakoa,

«Los parkings vigilados las 24 horas están llenos y tienen lista de espera. Cuestan más o menos unos 150 euros al mes»

«Desde el 28 de junio de 2022 están en vigor las normas que detallan el nivel de servicio y la seguridad de las zonas de estacionamiento seguro y protegido»

Barakaldotik gertu, A8aren 124. Irteeran; itxitako bi espazio dira 235 eta 389 plazakoak. Atsedean hartzeko tokiaz eta komunez gain, inguruan badira jatetxe eta ostatuak. Baita tailer mekanikoa eta gasolindegia ere.

Bilboko Portukoa, Zierbenan dago, N644an, A8ko 130 irteeran; 381 eta 230 plaza dituzten bi aparkaleku dira. Bertako atsedenekuez, tailer mekanikoaz eta abarrez aparte, Ziernenako portuan jatetxea eta inguruan gasolindegia dituzte.

Gipuzkoan, Irunen bi dira, Zaisa I eta Zaisa III, Behobia inguruan, 24 orduan kontrolatuak, 100 eta 275 plaza, hurrenez hurren. Dachserrek 150 plaza eskaintzen ditu Lasarten.

Araban, CTVI, Gasteizko Garraio eta Logistika gunean, Jundizen, A1eko 345. Kilometroan, 182 plaza eskaintzen dira. Jatetxea, kafetegia, komunak, dutxak, tailerra eta kamioiak garbitzeko zerbitzua eskaintzen ditu.

Itxaron zerrendak

Arasur logistika poligonoan, A1ean Gasteiztik hegoaldera, 194 plaza dira 23.700 metro karratutan. Gasteiztik urruti dago eta gutxiago erabiltzen da.

Hauetaz gain badira zenbait udal aparkaleku. Garraiolarien ustez horiek dira egokienak, baina herri oso gutxik dituzte horrelakoak. Aurretik aipatutako aparkaleku horietan guztietan, Castejongoan izan ezik, gutxi

gorabehera hileroko 120-150 euro, BEZa aparte, ordaintzen dituzte garraiolariak, baina gehienak beteta daude eta itxaron zerrenda dute. Aldiz Astigarraga eta Oiartzungoak ez dira betetzen.

Ekainean zehar egunero kontrolatu du Hiruko garraiolari batek Astigarragako parkingaren plaza kopurua Aldundiak N1ean jarrita dauzkan informazio paneletan. Lau egunetan izan ezik, 300 plaza libretik gora ziren bertan. Batez beste hilabete osoan eguneko 311 plaza ziren libre. 30 kamioi inguru geratzen dira atsedenekuan, 341 plaza baitira orotara. Asteburuan beteago dago, kamioi asko pilatzen delako Irun inguruan, ezin dutelako igandean zirkulatu, ez Lapurdin ez Gipuzkoan.



INSTITUTO para la SEGURIDAD en las CARGAS



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

«La rampa de salida de los parkings de Astigarraga y Oiartzun ha sido lenta»

Oiartzun eta Astigarragako aparkalekuek bi urte beteko dituzte azaro eta abenduan. Kudeaketaz arduratzen den Padrosa taldeko lehendakari Pere Padrosa kataluniarrak hasiera zaila izan dela aitortu digu, ez direla nahi beste erabiltzen. Mowiz Truck markakoek zerbitzu berberak eskaintzen dituzte han eta hemen: batetik, segurtasuna, kamioiarentzat eta eramaten duen materialarentzat; bestetik, oinarrizko zerbitzuak garraiolariarentzat eta bere ibilgailuarentzat.

Ya hace unos 20 años la inseguridad y las condiciones de vida de los transportistas a nivel europeo inquietaba a los responsables de la empresa de transporte de Pere Padrosa y comenzaron a pensar en crear instalaciones que les dieran servicios apropiados. “Los conductores de los países del Este que en 2005 entraron en la Unión Europea tenían unas condiciones peores a nivel social. Desgraciadamente si no se dan los pasos necesarios se igualan por abajo. Esto nos empujó a pensar en este tipo de cosas, bastante antes que la mayor parte de la gente. Empezamos a hacer encuestas entre nuestros propios conductores, sobre lo que querrían y desearían encontrar fuera. Así abrimos el primer parking en Figueres incidiendo en la seguridad y en los servicios a los conductores. Queríamos cubrir ambas cosas” recuerda Pere Pedrosa.

El Grupo Padrosa gestiona ahora dos aparcamientos en Astigarraga y Oiartzun,

junto con Eysa, con similares principios...

Bidegi, como propietaria de la infraestructura, era lo que pedía de manera más clara y evidente en sus condiciones, proporcionar seguridad a los tres actores, es decir al propio usuario; al camión que puede ser de una empresa o del propio conductor y en tercer lugar a la mercancía. La seguridad forma parte de este conjunto. Asegurar sólo una parte no vale.

La segunda cuestión es que en la parte de la seguridad del usuario conductor, también entra cubrir sus necesidades básicas y personales. Yo creo que la salud y la estabilidad emocional forma parte de la seguridad de las personas en la carretera y nos comprometimos a ofrecer una serie de servicios.

Este año la Unión Europea le ha concedido, además, la mención al mejor y más seguro parking europeo; esto es bueno, creo que estamos haciendo las cosas bien... Lógicamente, luego hay criterios dispares: el que entra y paga siempre lo encuentra caro, y el que cobra piensa que es poco. Genéricamente hablando, cada vez se comprende mejor que son necesarios entornos de este tipo para los profesionales porque la carretera en si misma lo exige.

A nivel europeo hay mucha demanda de parkings seguros... En Astigarraga hay muchas plazas libres, ¿qué balance hacéis de los primeros meses?

El primer año, es lo que denominamos la rampa de salida; tienes que acostumbrarte al lugar y yo diría que el inicio, fue lento,

«Garraiolarien oinarrizko beharrei erantzuna eta segurtasuna dira aparkalekuetan garrantzitsuenak»



Pere Padrosa Pierre, presidentea.

porque lógicamente las condiciones y las circunstancias inducían a ello... la entrada al parking de Astigarraga está después de un túnel, a veces tiene poca visibilidad, pero a medida que se ha ido conociendo, mejorando las señales... los propios transportistas saben ya que existe y poco a poco ha ido despegando.

Estamos, junto con Bidegi, muy atentos a las necesidades y peticiones, sobre todo del transportista. En las reuniones mantenidas vamos viendo, ajustando, y haciendo pequeñas rectificaciones para mejorar lo que nos da más confianza del usuario. Estamos dentro de lo que habíamos previsto que podía ser

«Gaur egun, argi da, profesionalak gero eta gehiago eskertzen dituztela horrelako azpiegiturak. Errepideak berak eskatzen du»

Pere Padrosa Pierre **Presidente del Grupo Padrosa**

la rampa de salida. Este año, el segundo, va a ser el crucial, porque la concesión tampoco es muy larga, son ocho años, y en algún momento tienes que comenzar a amortizar.

Los aparcamientos se hacen llamar Mowiz Truck, ¿qué es? ¿una marca?

Nace con la idea de que sea una plataforma a través de la cual gestionamos los aparcamientos para cumplir con dos requisitos, por una parte, con una obligación de la propia Unión Europea para que el usuario desde su entorno pueda pre-reservar con antelación y disponer de la información necesaria de la atención que recibirá. Toda esa información se puede disponer por teléfono, pero, hoy, en la era de la digitalización, creemos que es necesario tener la plataforma.

Y digamos que es una marca; la compañía es la que es, una sociedad formada por Eysa y nosotros, tiene aparcamientos en Astigarraga y Oiartzun, a la que hemos querido poner un nombre más o menos atractivo, y fácil para que los usuarios lo familiaricen. Si no, la gestión de los parkings, cada uno con su nombre, si me permites la palabra, sería caótica. Tienen el mismo nombre para que todos sepan y tengan en cuenta que funcionamos igual y tienen lo mismo en todas partes.

Llevas muchos años en el sector, tienes mucha experiencia, ¿Que recuerdas

de tu etapa en Astic y en Iru?

Yo me encontré en una situación personal y familiar compleja, justo cuando terminada la carrera de Derecho, mi padre no estaba bien de salud, y tuve que ponerme al frente de la empresa, con lo cual yo entendí que tenía que aprender y aprender mucho. Entonces tuve la oportunidad de acudir a distintos foros; desde tiempos de mi padre y de mi abuelo ya pertenecíamos a Astic; me presenté a una de las juntas cuando tenía 23 años y salí elegido por la circunscripción que representaba. Allí ves que los problemas son los mismos, simplemente se pueden plantear de manera distinta y las soluciones no tienen por qué ser iguales; eso te da la visión suficiente por una parte para poder aplicar en tu empresa. Pero también, vas viendo que hay cosas que se pueden homogeneizar. Eso fue lo que me animó para que, a los diez años, cuando tenía 33, fuera elegido presidente de Astic.

Creía que teníamos que abordar primero todos los casos conflictivos, los culos de botella que básicamente había tanto en ruta como a nivel administrativo. Pero después y sobre todo, enfrentarnos al gran caballo de batalla que todavía existe hoy.

El sector, en si mismo, está muy diseminado desde el punto de vista del volumen de las empresas, donde las muy grandes, entre comillas, "van solas", y los demás de alguna forma, van a remolque.

Muchas veces, somos malos para nosotros mismos en el sector. Todo el beneficio de la flexibilidad que exigimos o necesitamos para nosotros, la entregamos al cliente. Con lo cual alguien saldrá perdiendo en la cadena.

▶ ELKARRIZKETA

Soy absolutamente consciente de que los autónomos son los más débiles; en nuestra compañía, nunca hemos tenido; no porque estemos en contra, si no todo lo contrario, porque pensamos que en algún momento de flaqueza primero te vas a deshacer de aquello que no es estructura fija: creo que el beneficio debería ser para el sector, para el conjunto de la explotación, no tiene por qué ser sólo para la empresa. Y no tiene que haber empresas de primera y de segunda.

Cuando di el salto a la IRU, se estaba haciendo el reglamento de conducción y descanso, que salió lo menos malo posible, porque, estos reglamentos se hicieron desde un despacho. Yo entiendo que muchas veces no se trata de trabajar más, sino, sobre todo, de no descansar menos. Porque un conductor al final, si tiene que estar fuera de casa, si está descansado, está bien; lo que quiere es maximizar su jornada y ganarse bien la vida. Pero sin disminuir el descanso.

Alguna otra norma aprobada en aquella época a destacar

En aquella época nos encontramos con una amalgama de situaciones bastante complejas. En primer lugar, acababan de desaparecer las fronteras y las aduanas. Todo esto generaba, dos cuestiones básicas: la primera, que el acceso al mercado era mucho más fácil, hacías los viajes con mucha más rapidez; con lo cual entró muchísima competencia, que en parte es bueno; pero si hay exceso, bajan los márgenes, se trabaja en torno a cero, y es malo. La UE se encontró con una "explosión" demográfica de camiones y de sus prácticas; por tanto, tuvimos que ordenar. A veces las directivas que proponíamos desde el sector no

«Zalantzarik gabe autonomoak dira katean ahulenak eta momentu txarretan alboratuko direnak»

avanzaban porque la legislación europea para llevarla adelante es complejísima.

Iru mantuvo muchísimas reuniones con la asociación sindical profesional europea que entendía perfectamente, casi mejor incluso que nosotros que había cosas que casi casi hubieran salido mejor si los políticos en aquel momento nos hubieran dejado hacer las cosas a ambas partes.

Una segunda cuestión también importante fue que en ese mismo espacio de tiempo empezaron a integrarse países de la "nueva" Unión Europea, y cambió la realidad de Europa que nos guste o no iba a dos velocidades. Nos encontramos con que teníamos una Europa, de 17, que tenía un estándar de calidad de vida, más o menos homogéneo y unas necesidades mínimas cubiertas. Cuando entran 80 millones de personas de golpe, 10 países que pasaron a doblar su bienestar, digamos que ellos avanzaban muy rápido pero necesitábamos años para que la convergencia o confluencia llegara a buen puerto para el sector, tantos que todavía no estamos. Entonces, empezó todo el proceso de deslocalización, empresas buzón...

«Aduanak kendu eta mugak zabaldu ziren; erraztu eta ugaritu egin zen garraioa, beraz, arautu egin behar izan genuen Iru elkartetik»

La UE fue aquí lenta por la presión, sobre todo, de los 10 países entrantes que pedían tiempo. A cambio, Europa disponía de un mercado de 80 millones de personas, que necesitaban de todo, la túrmix, la tostadora, el televisor...

Estos fueron los grandes hitos con el que nos encontramos. Cada una llevaba aparejada un reglamento, o una directiva, pero algunos con unos periodos de transición muy largos.

También estuviste el comité CNTC durante un corto periodo de tiempo...

Yo entiendo que fue una buena fórmula en su momento cuando nació el comité, porque no había una interlocución entre el sector y la Administración, Esto tiene que existir, tiene que haber una mesa abierta continuamente donde plantear los problemas, no, de alguna forma, puesta ad hoc, para cada una de las situaciones de conflicto. Tiene que haber una mesa abierta para hablar en todo momento.

En este sentido funciona correctamente. Otra cosa es si el comité responde a lo que hoy es la realidad del sector. Yo pienso honestamente, desde lo vivido y de lo que ahora estoy viendo, que el Comité representa algo que el transporte ya no es desde hace muchos años: el volumen o número de camiones. Creo que tiene que representar la gestión de lo que es el transporte, no solo como facturación o capacidad de



Pere Padrosa Pierre, Lanabarrenen, bere enpresako kamioi zahar baten ondoan.

comercialización; también la capacidad de gestión de un colectivo muy grande en un escenario como Europa. Fíjate que siempre se ponen encima de la mesa conflictos como que no hay conductores; discutimos entre empresas y cargadores pero siempre es el conductor es el que soporta digamos el reglamento de tiempos de conducción y trabajo, o los problemas con las cargas y descargas... Al final todo redunda en no haber cogido al toro por los cuernos, que es saber legitimar y sobre todo dignificar una profesión. Creo que se trata de bienestar y de dignificación de las personas. Siempre queda al margen esa parte social cuando el comité aborda los problemas de siempre. Y lo digo con toda la tranquilidad del mundo. Lo pienso y lo pensé así.

¿Y qué fue lo más interesante de la etapa como director de Transports i Mobilitat en la Generalitat?

Fue una etapa en la que veníamos de una resaca y una crisis enorme; y

Catalunya estaba, también, porque no decirlo, en una situación política compleja. En aquel momento el entorno político pedía que ciertas capas de gestión fueran profesionales. Al director general le pedían gestión. Tenías que hacer que funcionara, y que funcionara bien.

Llevaba el transporte público: cada mañana trasladábamos tres millones y medio de personas para ir a trabajar; como profesional entendía que cualquiera no solo tenía derecho sino también el deber de exigir que las cosas funcionaran, Y esto me daba realmente una sensibilidad especial para arreglar determinadas cosas.

Pasé una mala época con el desastroso funcionamiento de los trenes de cercanías de Catalunya, con toda la polémica de los taxis y los UBER o con el boom de las aerolíneas que no tenían responsabilidades en los overbookings en los aeropuertos.

«Generalitatean nengoela asko sufritu nuen garraioarengatik; ideia eta asmo onez beteta, gauzak egiteko aukera gutxitxo zegoen»

La protección de todo esto, quedaba absolutamente abierta a las leyes del mercado; el transporte por carretera estaba completamente liberalizado, con lo cual no tenías ninguna capacidad de gestión porque al final era el mercado el que se auto-regulaba, Por tanto, decías “esto es de locos”.

Muy duro el trabajo de gestor...

Era durísimo, tenías, no obstante un presupuesto, difícilísimo de ajustar a una realidad cambiante, constantemente. Sobre el transporte por carretera yo sufrí muchísimo, porque, cargado de ideas y de buenas intenciones, tenías muy poco margen de maniobra, pero, hicimos cosas importantes...

Me pidieron que estuviera tres años pero al final fueron siete, por el conflicto que hubo: en cuanto se estabilizó toda la parte política, tuvimos que quedarnos los gestores. La etapa se me hizo un poco larga, pero fue una muy buena experiencia. Nunca había militado ni milito en ningún partido político, lo que me dio la posibilidad de ser una isla dentro de lo que era aquel marco. Estar ausente del griterío de todo lo que estaba ocurriendo para dedicarme al sector.

Hay que separar el discurso y debate político, que tiene que ser estratégico, de largo plazo y evidentemente idealista si me permites la expresión.

Otra cuestión es el día a día; que los mercados funcionen, que la gente viva y compre el pan. No juguemos con el pan de los demás.

Ahora eres el presidente del CETMO, Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental...

Sí, es un centro de estudios de una fundación privada creada en el año 80 desde Barcelona con las patronales de los cuatro modos de

ELKARRIZKETA



transporte, ferrocarril, tierra, mar y aire; el ministerio y la Generalitat. Me gustaría no ser el presidente, porque me da trabajo; no se estar en un sitio sin hacer nada; si estoy intento aportar todo lo que pueda. Tiene una componente completamente distinta, se tratan cuestiones teóricas para presentar a las distintas administraciones o patronales. Llevo dos años y tengo que estar dos más. Yo soy de los que llevo, hago, me voy y no molesto.

¿Cómo ves el sector hoy en día? No es tan atractivo como se quisiera y no hay relevo generacional...

Estamos en un momento de transformación absoluta que está siendo dura. Entiendo que a veces se cometen injusticias durante esa transición, gente que está haciendo bien las cosas se queda en el camino; porque a lo mejor otros aprovechan los lugares o espacios que quedan vacíos.

Dicho esto, para mi hay cuatro ejes fundamentales que el sector tiene que abordar. El primero es el eje social. Es decir, esto hay que hacerlo atractivo. Punto número dos; estamos en un momento muy complejo desde el punto de vista climático, tenemos que ser muy rápidos, y planificar energéticamente las mejores soluciones. Las tecnologías cambian hoy totalmente tu forma de funcionamiento y va a sufrir otra vez el mismo, el conductor. Tenemos que educarnos todos

para que hagamos juntos esa transición, ambas partes tienen que estar.

En tercer lugar esta la cuestión de la digitalización que el conductor pueda acceder telemáticamente a todas sus necesidades. Esta digitalización tiene que servir para ganar en eficiencia. Así ganamos en comodidad, y en productividad, y eso es dinero; la bolsa se hace un poco más grande y se puede intentar repartir hacia todos los lados.

Y finalmente, el último punto es la dignificación; todo el mundo piensa desde fuera que el transporte es un costo, les molestan los camiones; para la Administración es un colectivo difícil de coordinar porque va demasiado al libre albedrío. Lo importante es pensar que el transporte tiene su valor añadido. El 15% del producto está en la cadena logística, bien sea en materia para hacer producto, bien sea para distribuir el producto acabado. Por lo tanto debemos de entender que el transporte es la correa de transmisión que se tiene que reconocer de alguna forma, socialmente. Si el producto no llega al destinatario, no tiene valor, tiene que llegar y para ello, alguien tiene

que hacerlo. Si soy necesario, es absolutamente imprescindible que empiecen a gestionar soluciones.

No hay jóvenes, no es un sector atractivo, ¿Crees que el autónomo desaparecerá?

Yo personalmente pienso que deben de existir las empresas y los autónomos. Este trabajo permite a quien quiera ser su propio dueño, a hacerlo en unas condiciones de autogestión. Pienso que esto es bueno. Y otra gente quiere la comodidad de poder tener un trabajo como cualquier otro, y formar parte del colectivo de asalariados de una empresa.

El mercado en si mismo, debe tener unas normas de comercialización que permitan confluir a unos y a otros. Hay nichos de mercado que necesitan un volumen y una gestión de comercialización muy amplia, que sólo pueden cubrir las empresas; y otros nichos que requieran una gestión personal con ese autónomo que sabe dónde estar, conoce a las personas.... Pienso que el futuro tiene que ir por ahí. Y la Administración tiene que entender que somos un colectivo muy heterogéneo. Por tanto hay que abrir la mente y saber qué tienes delante.

«Biak beharrezko direla uste dut, garraio enpresak eta garraiolari autonomoak. Eta Administrazioak denetarik dagoela onartu»

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!

1953ko kamioi barraskiloa.- 1953. urteko GMC kamioia etxe ibiltari bilakatu du snowboarding-adiktu batek. Suhiltzaileen ibilgailua izandakoarekin etxe erabilgarri eta praktikoa egin du Austin Smith iparramerikarrak. Eguzki plakak ditu teilatuan eta egurra erretzen duen berogailu-labea barnean. Behar beharrezkoak Oregongo negu hotzean bertan bizitzeko.

Sudoku zail xamarrek

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

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

123. aleko erantzunak

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

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



Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

NAN:
DNI

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Helbidea:
Dirección

Herria:
Población

PK:
CP

Telefonoa:
Teléfono

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

Jarduera datuak / Datos de la actividad

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Mota:
Serie

Lan mota:
Tipo de trabajo

Ibilgailua:
Vehículo

Matrikula:
Matrícula

Zama:
Carga útil

Erdi-atoia:
Semirremolque

Matrikula:
Matrícula

Banketxea:
Entidad bancaria

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

Sindikatu zerbitzuak / Servicios del sindicato



Sinadura / Firma:

Oria etorbidea 10, 406. bulegoa
20160 Lasarte-Oria
T: 943 364 092
F: 943 363 262
gipuzkoa@hiru.org

Los Llanos industrialdea,
A kalea, 13
01230 Langraitz
T: 945 361 627
F: 945 361 643
araba@hiru.org

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

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

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

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

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