

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

125. ZK

2023/11



Ixtebe Lekunberri

Resiste en la era Euro
con un camión del siglo XX



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

Relevo al viejo camión

Otro año que se agota en términos similares a los anteriores con un futuro poco ilusionante para el transportista en general. Mucho gasto, gasoil caro, peajes en las carreteras, camiones a precios prohibitivos; y poco beneficio. En estas condiciones y situación, el transportista autónomo se lo piensa y mucho a la hora de cambiar el camión. Parece que el Euro7 se retrasa cuatro años. Algunos siguen con un camión Euro2 y piensan seguir hasta jubilarse. En EEUU avanzan que pronto dispondrán de camiones sin conductor. También serán autónomos. De momento, los camiones eléctricos ya están en el mercado, pero aún no se ha extendido suficientemente la red para cargarlos, son más caros, y, por tanto, tampoco están en la mente de los transportistas autónomos que piensan cambiar de vehículo. Y para colmo las matriculaciones o transferencias en las oficinas de Tráfico se demoran más de quince días. Y dos semanas sin trabajar trituran al autónomo.

El precio del gasoil sigue por las nubes y aun no se sabe si se compensará como en los últimos meses a los transportistas. Parece que el precio de los carburantes no se rebajará en una coyuntura en el que tarde o temprano se agotará el petróleo. El gasto de su extracción cada vez será más costoso. Las perspectivas de otras fuentes energéticas tampoco son prometedoras. A corto plazo los camiones eléctricos son la opción más interesante. De todas formas, las reservas de uranio, -utilizado por las centrales nucleares-, como de otras materias primas, por ejemplo, litio, níquel, cobalto, manganeso... -usadas para obtener energías renovables-, son también limitadas, y se terminarán, más tarde o más temprano, dependiendo del ritmo de explotación de los citados recursos. Y el hidrogeno verde que venden como panacea y alternativa factible, concita muchas dudas. En muy abundante, pero el proceso para aislarlo es complejo. Si se obtiene del gas natural emite carbono y si se elabora mediante la electrolisis, se necesitan muchas cantidades de agua y electricidad, produce calor y, de momento, sólo el 1%

del hidrogeno se consigue mediante este método. El agua es otro recurso a cuidar por la humanidad. La crisis energética no parece que tenga una solución sencilla, si se mantienen los niveles de crecimiento, no se controla y se reduce el consumo de energía. Cada vez son más los que abogan por cambiar los patrones de consumo. "No es el fin del mundo. Es el fin del mundo depredador y destructivo".

En cuanto a las carreteras los transportistas vascos siguen pagando peaje en las principales vías de Gipuzkoa y Bizkaia. Nafarroa también va a implantarlos en cinco autovías sin contar ni hablar con los transportistas. Los responsables se niegan a reunirse con las asociaciones navarras de transportistas. Por cierto, las administraciones forales ya no cuentan con el comodín de Europa a la hora de justificarlo. Europa ha permitido al Gobierno español no poner peajes. De momento no se pagará en las carreteras españolas. No así en las vascas, en el sur de Euskal Herria, tenemos todo lo contrario. En Gipuzkoa y Bizkaia ya cobran a los transportistas y sólo a los transportistas. En Nafarroa y Araba lo harán en breve. Pero no podrán decir que lo alienta o recomienda la Unión Europea. En Europa hay de todo; peajes sólo para transportistas casi exclusivamente en las carreteras vascas. Y Gipuzkoa sigue sin devolver a los transportistas lo cobrado irregularmente durante cuatro años.

«Aditu askok azpimarratzen du energiaren erabilera murriztu beharra dagoela. Ez da munduaren amaiera izango; mundu harrapakari eta suntsitzailearen amaiera, bai»



Eli Salvatierra

Los camiones pesados podrán ser reparados en carretera

La DGT obligaba desde el 2021 a que todos los vehículos fueran remolcados hasta el taller, pero este cambio normativo permite que los que pesan más de 7,5 toneladas sean reparados *in situ*.

La DGT ha aclarado mediante una Instrucción que se permite reparar en carretera los vehículos pesados averiados o accidentados sin necesidad de llevarlos obligatoriamente al taller.

En 2021, el Gobierno aprobó la norma en la que regulaba por primera vez las condiciones de prestación del servicio del sector de auxilio en vías públicas. Dicha ley recogía la obligación de que cualquier vehículo averiado o accidentado en carretera fuera remolcado a un taller, sin prever ninguna regulación específica para los vehículos de transporte pesado.

Ahora sí que permite la reparación en carretera para los vehículos de más de 7,5 toneladas de MMA, estableciendo una excepción a la regla general del remolcado obligatorio del vehículo averiado o accidentado en carretera.

Tales vehículos pesados "podrán ser reparados *in situ* permitiendo el trabajo de los vehículos taller que generalmente poseen las marcas o concesionarios, cuyos operarios deberán adoptar las medidas necesarias para la realización de la operación con las máximas garantías de prevención y seguridad. Asimismo deberán llevar una vestimenta que garantice su máxima visibilidad posible".

«Errepidean matxuratuta dauden kamioiei buruzko araudia aldatu du Trafiko Zuzendaritzak; orain, ibilgailuak errepidean bertan *in situ* konpontzea baimenduta dago»



Antonio Turiel
energi gaietan aditua

Berriztagarria ere mugatua da

Antonio Turiel Martinez zientzialari eta dibulgatzailea da, besteak beste, energia gaietan aditua eta Madrileko Unibertsitate Autonomoan doktore Fisika Teorikoan. Aspalditik ari da energia alorrean datorren krisiaren arriskuak jakinarazi eta ondorioez ohartarazten. Bereak dira ondorengo iruzkinak:

“Etokizunari begira, irtenbide egoki bakarra energia kontsumoa gutxitzea da”

“Energia arloan datorrena egoera nahiko zaila eta konplexua izan daiteke; eta gerta dakiguen okerrera, kolapsoa”

“Aspaldirik sumatzen genuena dator. Eskura edukiko dugun energia eta materialak urritu egingo dira. Petrolioia, uranioa, ikatza eta energia sortzeko erabiltzen diren beste lehengaiak ez dira kolpetik agortuko, materiala ateratzeko prozesuak denborarekin erori egingo dira, ondo kudeatzen badugu polikiago; oker ari bagara, azkarrago”

“Egoera berrira egokitu beharko dugu, kontsumo ohiturak aldatu, eta, beraz, eredu sozioekonomikoa ere bai. Ez dator munduaren amaiera, mundu harrapakari eta suntsitzailearen amaiera, bai. Eta, azken finean, hobe da nire ustez horrekin amaitzea”

“Nahi beste energia berriztagarri daukagula uste du askok, baina oker dabilta, hori ere mugatua da. Egin nahi den berriztagarrien zabalkunde handi hori egiteko nahiko litio, kobalto, nikel, manganeso, zilar, neodimio edota kobrerik ez daukagu planetan”

“Ezingo dugu kontsumitzen dugun beste sortu; beraz, bi aukera daude; desazkundera ala, bestela, energia kolonialismoa... badirudi horixe egingo duela Europar Batasunak argi eta garbi aitortu gabe (Kongon munduko presa handiena eraikiko da Alemaniako Gobernuak bultzatuta)”

«Se parte de la asunción falsa de que tenemos energía renovable ilimitada, pero no es verdad (hoy es +- el 40% de la demanda mundial). No podremos producir tanto como consumiremos»

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Ezin etorkizun
oparotik espero
gastu asko eta
etekin gutxirekin

04 ABOKATUAREN
TXOKOA:
Matxuratutako
kamioiak konpondu
daitezke orain
errepidean bertan
Eli Salvatierra

05 IRTIZIA
«Energia oro, baita
berriztagarria ere,
mugatua da»
Antonio Curiel



ZER BERRI?



08 Nafar Gobernuak
garraiolariekin hitz
egin gabe jarriko
du bidesaria bost
autobidetan

10 Europa Batasunak
baimena eman
dio Madrileko
Gobernari
errepidetan
bidesaririk ez
jartzeko

11 Jaurlaritzak diru
laguntza emango
du takografo
adimentsuak
erosteko



ZER BERRI?



12 Azaroan Araban
greban dauden
soldatapeko
gidarien alde dira
Hiruko garraiolariak

13 Baso-suhiltzaileak
60 urterekin
erretiratzeko
proposamena
jorratzen ari
dira Senatuan.
Garraiolariena ez

14 Beste 20 milioi
euro erabiliko ditu
Gipuzkoako Foru
Aldundiak AP1eko
Lesarriko tuneletan

▶ AZALEAN

Ixtebe Lekunberri sobrevive trabajando con su viejo camión de 1999



ERREPORTAJEA



18 Energia jasangarri eta aurrerapen teknologiko handiekin datoz kamioi berriak

22 Planetan hidrogeno ugari dagoen arren ez da isolatu eta ekoizteko prozesu erraza. Elektrolisia konplexua da

32 DENBORA-PASAK



ELKARRIZKETA



26 Ixtebe Lekunberri: «Kilometro gehiago egiten ditut motoan asteburuan, lanean kamioian baino»

31 Hiru sindikatuak berak eskaintzen dizkie 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, egilearen izen-abizenak eta NAN edo ENA eraman behar ditu. Ez dira irainak dauzkaten eskutitzak onartuko. Gutunak helbide honetara bidali ditzakezue: garraio@hiru.org, edo eskutitez, Oria etorbidea 10, 406 bulegoa, 20160 Lasarte-Oria (Gipuzkoa).

El Gobierno navarro no quiere hablar con los transportistas sobre peajes

Nafarroako garraiolarien elkarte guztiek bat egin dute Nafarroako Gobernuak kamioiei jarriko dien bidesariaren aurka. Hiru sindikatuak, Anatravi, Tradisna eta Anet elkarteek bilera eskatuta daukate Nafar Gobernuako arduradunekin, baina hauek behin eta berriro saihestu dute. Bidesaria, sektorearekin hitz egin gabe jarriko dutela salatu dute garraiolariak, "ez daukagu informaziorik, ez dakigu noiz hasiko den ezta ze prezio izango duen. Oraingoz ezkutuan ari dira".

Todas las asociaciones del sector del transporte por carretera con sede en Navarra, ANATRAVI, ANET, HIRU y TRADISNA, insisten en rechazar los peajes que quiere implantar el Gobierno navarro en cinco autovías navarras a los camiones. En el comunicado conjunto recalcan su "NO rotundo a los peajes" y aseguran llevar "todo el año esperando una reunión, que no se ha producido, con el departamento de Cohesión Territorial para conocer la situación y transmitir su rechazo absoluto a estos peajes a vehículos pesados".

Las organizaciones no comprenden "esta falta de respeto a un sector al que deben al menos *escuchar, entender y responder*, como indicó la presidenta María Chivite en octubre al referirse al trabajo de las administraciones con la ciudadanía".

Añaden que "asimismo se olvida que el transporte es un sector esencial y transversal para toda la cadena de suministro. La ciudadanía debe saber que la imposición de peajes a vehículos pesados afectará a la industria y productos de Navarra". Opinan que difícilmente se podrán atraer inversiones, "si no se atiende al transporte local".

Los representantes de los transportistas navarros subrayan que a nivel estatal se valora la importancia del transporte, y que el ministerio se ha comprometido a no imponer peajes "sin el consenso del sector. En Navarra, en cambio, además de no

recibir atención por parte del departamento de Cohesión Territorial, la administración tampoco es ejemplo con el pago de peajes. De hecho, los vehículos de la Administración Pública quedan exentos de su abono, tal y como recoge el artículo 3 de Ley Foral 23/2022, de 1 de julio, reguladora del canon de uso de las carreteras navarras".

Pago por partida doble

Las asociaciones han denunciado públicamente que el pago por uso de las carreteras a vehículos pesados "se basa en la premisa de *quien contamina paga*. Sin embargo, el sector del transporte ya paga multitud de impuestos locales, autonómicos, tasas de hidrocarburos, etc., duplicando los impuestos que abona cualquier otro sector". Además, en la denuncia apelan a que ahora el sector pagará también un nuevo derecho de emisión aprobado por el Gobierno español y que va a suponer un repago para los transportistas navarros: "además de pagar sus propios impuestos y derechos de emisión, pagará también los peajes por la misma premisa".

«Garraioaren pisua ez du kontuan hartu Nafarroako Gobernuak. Bertako industria eta produktuetan eragina izango du»



N121 errepidean berritzeko lanak bukatu eta gero jarriko da bidesaria.

Aparte, advierten que "si en un futuro se ponen los peajes a nivel estatal, el gasto en el sistema de arcos habrá sido inútil" porque es diferente al pago por satélite planteado en Madrid.

Mantenimiento de carreteras

Por otro lado, las asociaciones señalan que "el mantenimiento de las carreteras debería provenir de los presupuestos y no aprovecharse de la labor del transporte para financiarlo; sobre todo, cuando las usamos todos directamente, o indirectamente; el producto nos llega por ese medio a nuestras tiendas y fábricas".

Argumentan en la denuncia pública conjunta que "no entendemos que el transporte tenga que pagar por cumplir con un servicio fundamental para el resto de las actividades de nuestra Comunidad. Deberíamos ser conscientes de que, actualmente, ni a corto ni a medio plazo existe una alternativa viable al transporte de mercancías por carretera.

Debería ser imprescindible contar con las organizaciones navarras para tomar este tipo de decisiones, por las consecuencias que suponen para el sector y toda la sociedad navarra".

Finalmente, critican la actitud de las autoridades del Gobierno Foral: "Ha pasado más de un mes desde que todas las organizaciones de transporte de Navarra escribimos al nuevo consejero de Cohesión Territorial para reunirnos y todavía no nos han citado".

"En conclusión, para evitar la discriminación del transporte y de la ciudadanía navarra, quienes de facto soportarían el pago de estos peajes, entendemos que la única alternativa es la NO implantación de peajes en las carreteras navarras" terminan el comunicado.

Miguel Casteleiro de Tradisna ha criticado la actitud del Gobierno Foral: "intenta convencer al ciudadano con un estudio mal hecho, diciendo que nueve de cada diez vehículos que transitan por nuestras carreteras son de fuera, pero no dice nada del tránsito interno de transportistas navarros que diariamente (y serán muchas veces) pasarán por los arcos que nos quieren implantar".

40 millones de euros

"Hablan de recaudar 40 millones de euros, pero ¿ha hecho este gobierno el estudio de esos 40 millones? ¿Cuánto va a pagar el transporte navarro? Llevan ya muchos años sin invertir en carreteras y ahora nos vienen con que no hay dinero. ¿Que no hay dinero? ¿Se puede saber a qué dedican la cantidad de dinero que sacan de nuestros impuestos, como por ejemplo del gasoil?" se pregunta.

Casteleiro tiene claro que el peaje al fin lo pagarán los ciudadanos; "el transportista no va a poder repercutir este nuevo gasto al cliente cargador. Por eso es necesario que nos unamos en la lucha, porque va a terminar siendo un problema de toda la sociedad. Si ésta es la forma que tienen de apoyar al transporte navarro, va a ser todo un milagro que haya una continuidad, que se siga invirtiendo en transporte o que sea una profesión atractiva para que haya un relevo generacional" concluye.

«Azken finean, herritarrak ordainduko du bidesaria. Beharrezkoa da beraz elkarrekin errefusatzea, denon arazo bihurtuko baita»

Europa permite que no haya peajes en las carreteras españolas en 2024

Gipuzkoako Foru Aldundiko ordezkariak sarri adierazi dute Europak agintzen edota baimentzen duela garraiolariak N1 eta A15 errepidetan ordaintzen duten bidesaria. Orain ikusi da kontrakorik ere onartzen dutela. Espainiar Gobernuak 2024an bidesaririk ez jartzeko eskaria onartu du urrian Europar Batasunak. Argi dago, Gipuzkoan ordaintzen diren bidesariei esker dirutza jasotzen duela Aldundiak. Aurten 180 milioi biltzea espero du Bidegik.

Europa ha aceptado la petición para que no haya peajes en las autovías españolas a partir del año 2024 como estaba previsto. La Comisión Europea aprobó a principios del mes pasado un nuevo paquete de ayudas del Plan de Recuperación que no incluye la exigencia de la implantación de peajes.

El plan original, presentado en 2021, contemplaba el retorno de las autovías de pago a partir del año 2024 como moneda de cambio para poder acceder a los fondos de recuperación europeos. El Gobierno llevaba tiempo maniobrando para evitarlo, y quitarlos de la ecuación. Lo ha conseguido con la promesa de que va a impulsar el transporte ferroviario de mercancías para reducir así las emisiones.

Cabe destacar, que los dirigentes de la Diputación

Foral de Gipuzkoa han apelado reiteradamente a las "recomendaciones" de la Unión Europea para justificar la implantación del peaje a los camiones en la N1 y A15.

Ahora se ha demostrado que no era una obligación. Aintzane OiARBIDE manifestó en enero de este mismo año que están obligados a poner en marcha el peaje, "por la directiva de la Comisión Europea".

La Diputación Foral de Gipuzkoa y Bidegi siguen recaudando grandes sumas de dinero gracias a los peajes. Ha informado de que prevé ingresar el año que viene por los peajes

en sus carreteras 165 millones de euros, 15 menos que los casi 180 con los que espera cerrar 2023. Justifican la merma, del 8,5%, por los descuentos que aplican a los vehículos menos contaminantes desde octubre.

Alemania cambia las tarifas

El viernes 20 de octubre el Parlamento y el Consejo Federal alemanes aprobaron el aumento de las tarifas de peaje de las carreteras alemanas (LKW-MAUT) que entrarán en vigor el 1 de diciembre de este año.

A partir de ese día, la gran mayoría de los vehículos entrarán en la clase 1 de emisiones de CO2, que es la más cara y asumirán un aumento sustancial de la tarifa. Estarán incluidos todos los vehículos de las clases Euro 0 a Euro 5 y la mayoría de los vehículos Euro 6: todos los matriculados por primera vez antes de julio de 2019.

Los matriculados después de esa fecha pagarán la nueva tarifa por defecto y los propietarios deberán reclamar si el vehículo puede obtener una clasificación mejor, utilizando el buscador de clases de emisión de Toll Collect.

«Urrian adostu du Madrileko Gobernuak Europako Batasunarekin ez dela 2024an espainiar errepidetan bidesarik jarriko»

Jaurlaritzak laguntza emango du takografo adimentsuak jartzeko

Los vehículos nuevos tenían que venir ya con un tacógrafo moderno inteligente para el mes de agosto, pero por problemas del fabricante se abrió un paréntesis hasta diciembre. Eso sí, todo vehículo que haga transporte internacional deberá instalarlo antes de que finalice diciembre de 2024. Y los vehículos que lleven actualmente instalado un tacógrafo inteligente de primera generación deberán sustituirlo por el de segunda generación antes de agosto de 2025. Jaurlaritzak da subvenciones para realizar la sustitución.

Eusko Jaurlaritzak takografo adimentsu berriak jartzeko dirulaguntza emango du. 5 milioi eurotik gorako aurrekontua du teknologia berriak txertatuko dituzten garraiolari eta enpresen artean banatzeko, Europar Batasuneko Next Generation funtsei esker.

Laguntza eskatzeko epea 2024ko ekainaren 30era arte dago zabalik, baina lehenbailehen eskatzea hobe da aurrekontua bukatu arte banatuko baitira.

Teknologia berriak erosteko da laguntza oro har: takografo berria jartzeko 3.000 eurokoa ibilgailu bakarra dutenentzat gehienez 12.000 eurokoa 10 ibilgailu edo gehiago dituztenentzat. Kontrol elektronikoen kudeaketa, TMS/ERP eta SAE sistemak jartzeko eta berritzeko edota ticketing sistemak hobetzeko ere emango dira laguntzak, besteak beste.

Garraio arin edo astunean dabilzan garraiolariak eska dezakete laguntza, 3,5 tonara artekoak eta 3,5 tonatik gorakoak, alegia.

Bigarren belaunaldiko takografo digital adimentsuak erosteko laguntzaren barruan daude ibilgailuan jarriko den aparatuen beraren zein mugimendua eta kalibrazioa neurtzeko sentsorearen erosketak eta beste zenbait gastu ere bai; esaterako datuak artxibatze erabiliko den softwarea; bestetik, takografo berriak erabiltzen trebatzeko ikastaroak eta baita, sistema martxan jarri eta arazoak konpontzeko teknikarien kontratazioa.

Betebehar batzuk zehazten ditu Administrazioak laguntza jaso ahal izateko. Takografoak jasotako datuak modu seguruan artxibatu eta kudeatzeko aplikazioak aukera eman beharko du informazio hori distantziatik modu automatikoan deskargatzeko, garraiolariak berak ezer ere egin gabe. Takografoen erabilerari buruzko ikastaroak gutxienez 6 ordukoak eta praktikoak izango dira laguntza jaso nahi bada, hau da, takografoarekin berarekin probak egin. Aparatuak martxan jarri edota zalantza, matxura edo edozein gertaerari aurre egiteko teknikariak kontratatzen badira gutxienez hiru hilabeterako izan beharko da. Bestela ez da laguntza jasotzerik izango.

Esan bezala, 5 milioi euroko aurrekontua agortu arte edota 2024ko ekainaren 30era arte dago laguntza eskatzeko epea zabalik. Telematikoki egingo da, <https://www.euskadi.eus/servicios/1230501> helbidean formulario bat beteta.

Aparatuak, ministerioaren web orrialdean agertzen diren saltzaile ofizialei erosi behar zaizkie derrigorrez.

«La ayuda de hasta tres mil euros para comprar el nuevo tacógrafo se puede pedir hasta que se agote el presupuesto»

► ZER BERRI?

Araban greban dauden soldatapeko gidarien alde da Hiru sindikatua

El sindicato Hiru ha manifestado su apoyo a los conductores asalariados de Araba que han convocado una huelga para los días 9, 14, 16, 21, 22 y 23 de noviembre para reclamar una mejora de sus condiciones laborales. Los sindicatos ELA, LAB, UGT y CCOO han denunciado la falta de interés de la patronal para sentarse a negociar.

Garraiolari autonomoen Hiru sindikatuak argi du kamioia hartzen duenak pairatzen dituela sektoreko baldintza kaxkarrak eta bat egin du greban dauden soldatapeko txoferrekin. Bide batez salatu egin du, oro har, sektorearen egoera kritikoa eta, konkretuki txoferren soldata eta garraioen prezio iraingarriak. Aldi berean, Hiruk argi adierazi du errepidean dauden gidari profesional guztien baldintza ekonomikoak eta lan-baldintzak hobetu nahi dituen edozein aldarrikapen babesten duela.

Egia esan, autonomoek eta gidariek askotan partekatzen dituzte errepidea eta bertako prekaritatea. Garraio-enpresa handiak dira, askotan, egoera horien erantzuleak. Zehazki,



Imagen de la primera jornada de huelga de los conductores profesionales de Araba.

Araban uko egin diote gidari profesionalen ordezkariekin biltzeari. "Pandemian goraipatu egin zituzten langile hauen baldintza soziolaboralak izoztuta daude 2020tik" salatu dute sindikatuek, soldata izoztuta dauzkatela eta patronalak ez duela negoziatu ere egin nahi. "Ez zen bileretara aurkezten. Salaketa judizial baten ondoren bakarrik onartu zuen negoziatzen hastea".

Sindikatuak adierazi dutenez, "dena den, epaitegiek behartuta joan da negoziazio mahaira, langileen baldintzak hobetzeko akordioa lortzeko inolako asmorik gabe". Garraioaren prezioak eta soldata igotzeko eskatzen die Hiruk enpresei; eta Administrazioari egoera zailean dagoen sektorea arautzeko, prekaritate-egoerak eta baldintza kaxkarrak garraiotik desagerrarazteko.

«Hiru apoya la mejora de las condiciones económicas y laborales de todo conductor profesional que está en la carretera»

El Senado excluye al transporte del debate de la jubilación a los 60

Zenbait lanbideri 60 urterekin erretiratzeko ematen zaien aukera eztabaidatzen ari dira Senadtuan. Berriro ere, garraiolariak kanpoan utzi dituzte arauaren debatetik ere. PSOEk bultzatu du basoko suhiltzaileak 60 urterekin erretiratzeko proposamena. ERCko Laura Castel ordezkariak espresuki eskatu du garraiolariak ere arau horien barruan sartzeko eskubidea dutela.

El Grupo Parlamentario Socialista del Senado ha pedido al Gobierno que el colectivo de bomberos forestales, compuesto por unos 25.000 profesionales, pueda beneficiarse del acceso a la pensión de jubilación a los 60 años, porque sus labores "se caracterizan por una elevada exigencia física, se desarrollan en entornos desfavorables", y entienden que cumplen con las condiciones requeridas por la Seguridad Social.

Toreros y artistas

En la actualidad, son varios los colectivos que se benefician de la posibilidad de acogerse a una jubilación anticipada mediante la aplicación de los denominados "coeficientes reductores", debido a la penosidad de su actividad, como es el caso del personal de vuelo, trabajadores de la minería

y ferroviarios, policías, bomberos, e, incluso, toreros y artistas.

Los conductores profesionales continúan quedando fuera pese a que vienen reclamándolo desde hace muchos años.

ERC con los transportistas

La senadora de ERC Laura Castel puso en evidencia esta arbitrariedad durante el debate de la moción, señalando que "otros colectivos profesionales también deberían ser incluidos en dicho régimen, atendiendo a sus específicas condiciones de trabajo".

En especial, se refirió a los profesionales de transporte, al tratarse de "un colectivo de riesgo debido a la peligrosidad de su actividad" lo que, sumado a la elevada edad media de los

conductores profesionales "han provocado un incremento de los índices de siniestralidad".

En este sentido, la senadora de ERC aportó un dato para justificar la necesidad de incluir a este colectivo como beneficiario del régimen de jubilación anticipada, al señalar que "la tasa de incidencia de accidentes de trabajo en los mayores de 55 años es tres veces superior a la del resto de sectores del mismo rango de edad".

Cuatro años sin respuesta

Laura Castel terminó recordando que "en diciembre de 2018, en el pleno de esta Cámara se aprobaba (con el apoyo del Grupo Socialista) una moción de nuestro grupo que instaba al Ministerio de Seguridad Social a que reconociera que la actividad desarrollada por los conductores de transporte por carretera concurría dentro de las circunstancias exigidas legalmente para rebajar la edad ordinaria de jubilación. Han pasado ya cuatro años y el Gobierno sigue sin atender las reclamaciones de los sindicatos, agentes de transporte y del propio pleno del Senado. Los incumplimientos reiterados de los compromisos con estos colectivos de transporte suponen una vulneración y precarización del sector al que pertenecen decenas de miles de trabajadores".

«2018an jada onartu zen Senatuan aldarrikapen honen aldeko proposamen bat baina lau urtean ez da ezer egin»

Beste 20 milioi euro gastatuko ditu Aldundiak AP1eko Lesarriko tunelean

La construcción de la AP1 entre Eibar y Vitoria se cerró en 2009 con un presupuesto de más de 700 millones de euros, muy superior a la cantidad asignada en principio como consecuencia de los numerosos imprevistos. 15 años después, la Diputación de Gipuzkoa sigue gastando dinero; otros 20 millones para reparar los túneles de Lesarri en Bergara. Las obras que durarán dos años se han iniciado en el túnel sentido Gasteiz.

20 milioi euro gehi BEZa erabiliko ditu Gipuzkoako Foru Aldundiak AP1ean Bergaran Lesarriko bi tunelak konpontzeko. Irailean hasitako lanak bi urte iraungo dute. Tunelaren sabaia 2022ko azaroan erori eta hiru zauritu izan ziren istripuan. Behin behineko konponketa egin zuten orduan eta orain bi tunelak erabat berrituko dira, sabaia eutsi eta estaldura berria jarri.

Tunelak 1.200 metro dituzte, mutur batetik bestera. Barruko haizagailuak berritu eta LED argiak jarriko dira aurrekoak aldatuta.

Bidegi kasua

"Bidegi kasua" deituriko afera artxibatu du, bestalde, Azpeitiko epaitegiak. Bildu Aldundian egon zenean EAjko aurreko agintariek egindako ordainketa irregularrak salatu eta Markel Olanoren Gobernuako kideak eta Bidegiko arduradunak auzipetu zituzten. Orain Azpeitiko 2. epaitegiak kausa artxibatzea erabaki du egindako froga eta testigantzak "kontraesanetz beteta daudelako".

2014an abiatu zen kasua. EH Bilduko Martin Garitano diputatu nagusi zenean Foru Aldundiak egin zuen salaketa diru publikoa bidegabeki erabiltzeagatik eta agiriak faltaz egiteagatik. Bilduk salatu zuenez, 13,6 milioi euro ordaindu ziren egin ez ziren lanengatik, hain juxtu EAjko hauteskundeak galdu eta gero.

Bilduk adierazi du herritarrei egia ezagutzeko eskubidea ukatu zaiola kasua artxibatuta. Epaitegiak ez duela ikerketa sakonik egin, zortzi urtean ez duela peritu proba inpartziala egin nahi izan "garestiegia delako". Euren ustez froga argiak daude, Bidegitik dirutza jaso zuten enpresek egin gabeko lanengatik. Behin eta berrito eskatu dute ikerketa, baina fiskaltzak egindako azken eskaeratik bi urtera epaitegiak adierazi du ez dela beste peritutu txotenik egingo "ikerketaren kostuaren desproporzionaltasuna dela eta". Bilduk helegitea jarri du ikerketak jarraitu dezan.

EAjko Eider Mendozaren ustez, Aldundi-Bidegiren izen ona eta osotasuna babestu du Epaitegiak.

«El juzgado de Azpeitia archiva el caso Bidegi alegando que el informe pericial imparcial pedido por la fiscalía es excesivamente caro»



Los transportistas, perjudicados, por los retrasos de Tráfico

Hego Euskal Herriko Trafiko bulegoetan ibilgailu berrien transferentziak eta matrikulazioak egiteko orduan gertatzen ari diren atzerapenak kritikatu ditu, Hiru, garraiolari autonomoen sindikatuak. Atzerapen horiek kalte handiak dakarzkie garraiolari autonomoei; izan ere, dagoeneko erositako ibilgailua beren esku duten arren, ezin dute lanik egin, behin zaharra saldu edo kendu eta gero.

Los trabajadores del sindicato encargados de matriculaciones y transferencias constatan la falta de personal en las oficinas de la Jefatura de Tráfico lo que provoca los retrasos que en algunos han llegado a dos y tres semanas de demora. "Estamos hablando de inversiones en vehículos de 145.000 euros obligados a estar parados casi 20 días por el desbordamiento existente en las oficinas. El perjuicio al transportista autónomo que dispone de un solo vehículo es

claro y significativo; una empresa que cuente con varios vehículos lo puede soportar mejor".

Podemos enumerar muchos casos en diversas oficinas de los cuatro territorios vascos. Tanto en Araba como en Gipuzkoa, en los últimos días varios tramites de matriculaciones que normalmente se conceden en uno o dos días se han demorado hasta 15 o 20 días en los que el transportista autónomo ha estado parado.

El transportista que no puede prestar servicio a sus clientes deja de ingresar cuando ya tiene la inversión hecha y está abonando por los seguros del vehículo y otros conceptos. "No se entiende que en tiempos de trámites telemáticos se tarde más que cuando todas las gestiones se realizaban en ventanilla. Los portales para realizar gestiones, registrar y presentar los expedientes o documentos necesarios, continuamente se colapsan y están bloqueados. Y la Administración no ofrece alternativas ni se pueden hacer esas gestiones en las oficinas.

El sindicato Hiru pide a las administraciones que resuelvan este tipo de problemáticas poniendo el personal necesario en las jefaturas de Tráfico, y al mismo tiempo que afronte y solucione los contratiempos que se están produciendo en las plataformas telemáticas.



CRISTALBOX®

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

**TRUCK
SERVICE**

Servicio especializado para los profesionales del transporte

La DGT prepara nuevas señales de tráfico

La Dirección General de Tráfico, DGT, está preparando los modelos de las nuevas señales de tráfico que se aprobarán próximamente y se colocarán en las carreteras. En las imágenes que se muestran al lado derecho, se pueden apreciar las que nos han parecido más significativas.

La DGT han anunciado que siguen con la renovación y actualización de la seguridad vial para adaptarse a la evolución tecnológica y las transformaciones de los vehículos; Explican que "las nuevas señales pretenden ser más claras para que los conductores no tengan motivo de confusión y no distraigan su atención del volante".

- P-24a. **Señal de peligro de jabalíes.** La señal indica el riesgo por el paso de animales en libertad, especialmente jabalíes. Se ha actualizado porque el número de estos animales ha aumentado considerablemente en los últimos años.
- P-33. **Señal de peligro por visibilidad reducida** que puede ser debido a alguna inclemencia del tiempo como lluvia, nieve, niebla... o humos. Anuncia peligro por las condiciones climatológicas y meteorológicas adversas o riesgo por exposición al humo.
- P-35. **Señal de peligro por trenzado,** indica la proximidad de un tramo de carretera comprendido entre una confluencia y una bifurcación en los que se producen cambios de carril.
- R-118. **Señal de prohibición de vehículos MVP.** Entrada prohibida a vehículos de movilidad personal, referentes no solo a patinetes sino a todos los MVP. La DGT define bajo estas siglas a "aquellos vehículos de una o más ruedas que están dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos que no superen la velocidad máxima de 25 km/h".
- R-120. **Señal de prohibición de entrada por contaminación.** Entrada prohibida a vehículos en función a su distintivo ambiental u otros criterios ambientales.

«Trafiko Zuzendaritzak seinale berriak jarriko dituela iragarri du, besteak beste, aldaketa teknologikoetara egokitzeko»



Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Hurrengo ikastaroa Bizkaian egingo da CAP titulua berritzeko prestakuntza Larrabetzun Bideko Aterpek duen zerbitzugunean abenduaren 6, 7, 8, 9 eta 10ean.

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

El sindicato Hiru organiza cursos de **Formación continua de CAP, Obtención y renovación de ADR** en las oficinas de Lasarte-Oria, Larrabetzu y Langraitz-Oka. El próximo curso para renovar el carné CAP se llevará a cabo en Bizkaia en las instalaciones que Bideko Aterpe tiene en Larrabetzu los días 6, 7, 8, 9 y 10 de diciembre.

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**

NOTA ONG que trabaja en los campamentos del Sahara **busca tráiler** con remolque, caja cerrada o frigorífico para llevar ayuda humanitaria. **Miguel 659 423 911**

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

Gutxiago kutsatzea da kamioi berrien erronka eta betebeharra

La innovación tecnológica ha llegado también al sector del transporte en los últimos años. Casi todas las marcas de camiones tienen sus departamentos de I+D trabajando intensamente en diversos proyectos. Tanto para cumplir con las exigentes normas para hacer frente al cambio climático (motores eléctricos, baterías de hidrógeno...) como para incorporar las nuevas capacidades y adelantos (conducción automática, dispositivos de seguridad y control, formas y diseños innovadores...) Los nuevos modelos de camiones seguro que traerán sorpresas en cuanto a avances tecnológicos. De momento, no veremos camiones Euro7 hasta 2031. Se retrasan cuatro años. Y pasarán más años para que veamos camiones que circulen sin conductor. En EEUU dicen que para 2034 entre el 20% y el 30% de los camiones que circulen por sus carreteras serán autónomos.

Klima aldaketa eta berotegi efektuari aurre egiteko neurriak proposatzen ari dira alde guztietan; garraioaren sektorera ere iritsi dira. Europar Batasuneko agintariek zenbait muga eta epe jarriak dituzte. Markak bien bitartean dirutza inbertitzen ari dira kamioirik ahalik eta garbi eta egokienak sortzeko, bereziki, gasolorik erretzen ez dutenak, alegia. Argi dago, gainera, petrolioak agortu egingo dela eta energia iturri berriak beharko direla.

Jada merkatuan dira ibilgailu elektrikoak; batzuk hidrogenozko pila erabiltzen dute, arrunta baino askoz indartsuagoa. Hain juxtu, hidrogenoan jarri dute askok esperantza, baina zalantzak ere eragiten ditu, agintariek ondoan

“berde” adjektiboa jartzen badiote ere, uste delako trantsizio energetiko hori ez dela hain ekologikoa, ez dela lehengai horren garbia.

Hidrogeno asko dago planetan, baina betiere beste elementuekin nahasian; esaterako uretan oxigenoarekin batera H₂O, edota gas naturalean karbonoarekin, CH₄. Dena den, uretatik hidrogenoa ateratzeko prozesua, elektrolisia, oso konplexu eta garestia da, energia asko behar da; gas naturaletik ateraz

gero ez da hain berdea eta karbonoa isurtzen du airera. Hidrogenoa gorde eta garraiatzeak ere zailtasun handiak eragiten ditu.

Pila edo erregeia

Europa mailan hidrogenoaren aldeko apustua egin dute agintariek eta hainbat ikerketa ordaintzen ari dira. Bi eratarik erabiltzeko egitasmo ugari da. Batetik ibilgailu elektrikoak baterietan eraginkortasun handikoak dira hidrogenozko pilak. Bestalde erregai gisa ere erabiltzen dute.

«Los fabricantes investigan en buscar la mejor solución y cumplir los límites marcados por la UE ante la atenta mirada de los transportistas»



Hyundai ha presentado ya en EEUU el vehículo eléctrico HDC6 Neptune que funciona con pilas de hidrógeno.

Energiarena negozio handia dela argi dago, eta sektoreko enpresa handiek ez dute diru iturri hori galdu nahi, ez energiaren alorrekoek ezta ibilgailu egile handiek ere. Guztiak ari dira ikerketan baliabideak jarri eta inbertitzen, betiere erakunde publikoen finantzaketarekin. Europar Batasuna milioika euro jartzen ari da hidrogeno "berdea" sortzeko, Next Generation suspertze funts deiturikoen bidez. Esan bezala megaegitasmo ugari da mundu osoan energiaren inguruan.

Esaterako jada duela hiru urte iragarri zuen Madrilgo Gobernuak 1.500 milioi euro jarriko zituela teknologia hori bultzatzeko,

Europako laguntzarekin 8.900 milioi, 2030 urtera bitartean. Kataluniak "Hidrogenoaren bailara" egitasmoan 6.500 milioi erabiliko ditu.

Hidrogenoarekin dabilen tren

Euskal Herrian ere bada proiektu erraldoia. Araban hidrogenoarekin dabilen lehenengo tren eraikitzen ari dira Talgo eta Petronor. CAFek ere parte hartu du ikerketan. 650 langile ari dira lanean Ribavellorako faktorian, amaitzeaz dute egitasmoa, martxoan egingo dituzte frogak. Agintariak harro daude: "mundu mailan energia iturrietan ematen ari diren aldaketen aitzindari izan nahi du Arabak". Egitasmoaren arduradunen ustez, "hidrogenoa

beharrezkoa da trantsizio horretan, klima aldaketari aurre egiteko. Administrazio eta enpresek horrekin aurrera egiteko dugun konpromisoa agerian da". EBK 16 milioi euro jarri ditu proiektuan.

Hidrogenoa abiapuntu

Aitu batzuen ustez, hidrogenoa egokia izan daiteke argindarrarekin nahiko ez den jardueretan, adibidez, labegarietan, hegazkinetan edo garraioan diharduten kamioi astun eta itsasontzi handietan. Baina ez dute uste aproposa denik arlo guztietan erabiltzeko, erregaiak ordezkatzeko dituen elementu miragarri gisa, alegia.

Esan bezala, Europar Batasuna hidrogeno berdea sortu eta ekoizteko baliabideak garatzen ari da: garbia uraren elektrolisiaren bidez lortzen da, argindar asko behar duen prozesu konplexu horren bidez. Elektrizitateak, noski,

«Las normas Euro de la UE obligan a las marcas a que los camiones nuevos no puedan emitir más gases de los fijados»

ERREPORTAJEA

ez luke nuklearra izan behar. Dena den, ekoizten den hidrogenoaren ehunetik bat da soilik berdea. Gehiago ez badago, askoz ere garestiagoa delako da. Egun gehiena erabiltzen dena (%90) hidrogeno grixa da, gas naturaletik eratorria.

Hidrogenoaren erabilera hori jasagarria ote den zalantzak dituzte askok. Bilakaera energetikoa ezinbestekoa da, orain arte erabili den petrolio eta petroliotik eratorriak agortzeaz direlako. Bilakaera hori ekologikoa den ez dago hain garbi, erakunde eta enpresa handietatik hori zabaltzen ari badira ere. XXI. mendeko petrolio dela diote batzuek. Hidrogenoa elementu garbia da, naturan asko dagoena; ez dirudi amaituko denik. Baina uretatik Hidrogenoa askatzeko prozesua ez da horren jasagarria.

Euro7 araua atzeratu da

Aldaketa abiatu da, baina urteak beharko dira mamitzeko. Europak aspaldi ekin zion atmosferara isurtzen den kutsadura mugatzeko Euro arauen plangintzari. Urrian, Euro7 araua atzeratzea proposatu du Europar Batasuneko Ingurumen Batzordeak: 2027ko uztailaren 1ean abiatzeko asmoa zuten kamioientzat, 2025ean guztientzat, baina gutxienez lau urte atzeratuko da 2031ra arte, kamioiena; autoena 2030era arte. Momentuz, beraz, atzeratu egingo da araua martxan jartzeko epea.

Europar Batasuna 1998an hasi zen ibilgailu berriei zenbait baldintza eta betebeharrak jartzen, Euro 0arekin. Ibilgailu berriek, derrigorrez, karbono kopuru mugatua isuri behar dute. Salgai jarri aurretik aztertu egiten dituzte eta maila ematen ez badute, ezin dira saldu.

Urteak pasa ahala baldintzak estuagoak dira. Datozen urteetarako



La marca Volvo ha presentado una tractora de 74 toneladas en Suecia.

Garraiolarien jardunean aldaketak eragingo ditu kamioi elektrikoak

Orain artean erabili diren kamioien desagerpenak, egunen batean gertatzen bada, garraiolarien ohituretan ere aldaketak eragingo ditu. Ibilgailu elektrikoaren bateriak kargatzeko beharko den denbora, erregaia hartzeko behar dena baino luzeagoa izango da eta garraiolaria ahaleginduko da denbora tarte hori baliatzen.

Kargatzeko garraiolariak galduko duen denbora galera izan ez dadin, atsedendarien arauaren baldintza eta betebeharrak bat egin beharko du hornitzaile horien eskaintzak. Hau da, kamioia kargatzen ari den bitartean legezko atsedendaldia egingo du garraiolariak. Saretze horrek eragina izango du beraz garraiolariaren egunerokoan.

helburu zehatzak finkatu ditu Europar Batasunak: 2035. urtetik aurrera ez da erregai fosila darabilen ibilgailurik salduko, EBko hitzarmen berdearen arabera. Helburua airera isurtzen den karbonoa gutxitzea da. Europar agintariek zenbait epe eta kutsadura muga zehatz jarri dituzte: 2030erako airera isurtzen den anhidrido karbonikoaren ehuneko 30 gutxitu nahi dute. Kamioi berriek %45 gutxiago isuri beharko dute 2030ean. %65 gutxiago 2035ean eta %90 gutxiago 2040an. Betebeharrak horiek dauzkate buruan

kamioi ekoizleek. Ahalegina sendoa da, baina badirudi ez direla garaiz iritsiko. Oraingoz Euro7 kamioiak lau urte beranduago helduko dira.

Arnasa ekoizleek

Euro7aren atzerapenak arnasa eman die kamioi fabrika eta markei. Ibilgailu mota, energia iturri eta teknologia desberdinekin ari dira ikertzen. Hainbat milioi euro inbertitu dituzte marken hidrogeno berdean edota ibilgailu elektrikoetan, EBren laguntzarekin. Zenbait apustu martxan dira, argindarrarekin edo

«El Parlamento Europeo votó el 12 de octubre a favor de retrasar de 2027 a 2031 la entrada en vigor de la norma "Euro7" para camiones»



Mercedes ha probado su vehículo eléctrico entre Alemania e Italia.

hidrogenoarekin dabilzan ibilgailu astunak probatzen ari dira.

Elektrikoak

Kamioi elektriko gero eta gehiago da merkatuan, baina zabalkundeak baditu bere baitan pare bat eragozpen. Batetik autonomia eta bestetik prezioa. Garestiagoak dira argindarrarekin dabilzan kamioiak; bestalde, gero eta distantzia luzeagoak egiteko gai badira ere, momentuz motel doa kargaguneak sortzeko prozesua, sarerik ez da osatu oraindik. Urte batzuetan, beraz, betikoek jarraituko dute errepideetan. Garraiolariarentzat benetako alternatiba izango dira betiko kamioien prestazio eta prezioetara hurbiltzen direnean. Ezinbestekoa izango da kargagune sare egoki bat ere.

Ibilgailu alternatiboak sortu eta ekoizteak ez du ezertarako balio kargatzeko azpiegiturarik sortzen ez bada. Egokia litzateke, argindar oro ahal bada iturri alternatibo eta jasangarrietatik eratorria balitz. Oraingoz ez da osatu sarerik eta beraz garraiolari autonomoek, oro har, ez dute ibilgailu horietan

prentsatu ere egiten. Beraz sare hori osatzearen eta eraginkorra izateren menpe egongo da aldaketa.

Kamioiak dabilzan errepide guztietan jarri beharko dira eta garraioaren beharrei erantzun. ANFAC auto eta kamioien fabrikatzaileen elkarrekin kalkulatu duenez, espainiar errepideetan 436 karga puntu beharko dira, kamioiek erabili ditzaten 380 eta 800 kWkoak.

Gasolindegia bateria kargategi bilakatuko dira errepideetatik kea (karbonoa) isurtzen duten ibilgailuak desagertzen direnean. Ez da bakarrik planetaren beroketari aurre egiteko neurrien ondorio izango. Bestela ere, gertatuko da erregaia agortuko delako. Oro har, baliabide, energia iturri eta lehengaiak jaten ari gara. Petrolio argi eta garbi; zentral nuklearretan erabiltzen duten uranioaren, edota argindar "garbia" egiteko erabiltzen diren litio, kobalto, nikel, manganeso, zilarra, neodimio edo kobreakin kopurua ere mugatua da. Gaur egun planetan duen kontsumo mailari eutsi nahi bazaio agortuko dira edota ateratzeko lana zaildu

«Al transportista le interesa que la recarga del camión eléctrico se realice en el tiempo de descanso estipulado legalmente»

Camiones cada vez más sofisticados

Los nuevos camiones del futuro cada vez serán más sofisticados y tendrán más prestaciones. Vendrán con diversos avances tecnológicos incorporados.

En 2024 entrará en vigor también el nuevo reglamento General de Seguridad para distintos tipos de vehículos a motor, incluidos los camiones, que incorporará a los vehículos una serie de dispositivos para mejorar la seguridad y una caja negra, un almacén de datos que registrará todo lo ocurrido.

Otros dispositivos serán: Un asistente de velocidad inteligente que te avisará si rebasas la velocidad permitida; una conexión para alcoholímetros anti-arranque; un sistema de advertencia para casos de somnolencia o pérdidas de atención, así como para las distracciones del conductor; mecanismos, cámaras y sensores que avisan del frenado de emergencia, marcha atrás y otras operaciones; también estarán equipados con un sistema preciso de control de la presión de los neumáticos; así como con un sistema de advertencia de abandono de carril y detección de peatones o ciclistas.

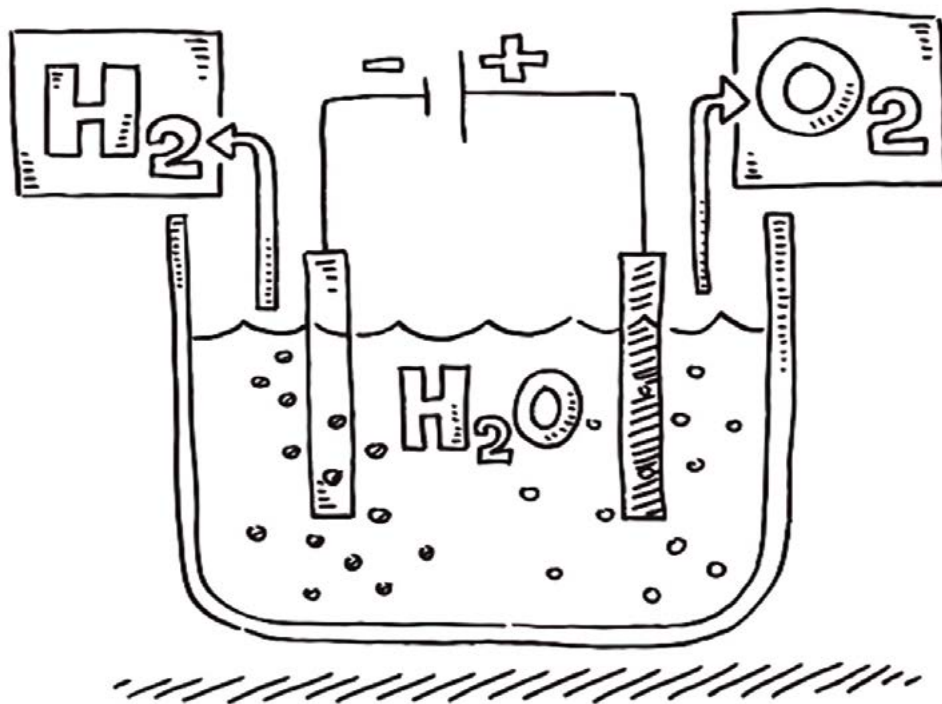
De todos estos progresos a los camiones autónomos sin conductor no hay mucho trecho. En EEUU dicen que para 2034 entre el 20 y 30% circularán sin chofer.

ERREPORTAJEA

egingo da. Irtenbidea, beraz, energia kontsumoa mugatzea litzateke.

Jada hasi dira kamioi elektrikoak egiten; baina ez dirudi petrolioia agortzen ez den bitartean gasolioa darabilten kamioiak desagertuko direnik. Izan ere, ezin da jakin, ordea, argindarrarekin dabiltzanek zenbaterainoko kargak eraman ditzaketen, zenbat kilometroko autonomia izango duten, nola antolatuko den kargatzeko sarea eta abar. Ibilgailu hibridoak jada errepideetan dira eta jakitear dago, hidrogenoa benetan alternatiba izango den. Oraingoz erregai fosila darabilten ibilgailuak dira nagusi errepideetan. Ez da ia besterik. Kamioietan bigarren erregai erabiliena, gaur egun, gasa da, eta gasa ere ez da oso garbia.

Gero eta betebehar gehiago eta zorrotzagoak dituzte ibilgailu zaharrek. Euren bitza baliagarria



El proceso de electrólisis se utiliza para separar Hidrógeno y oxígeno.

«Investigan el uso de hidrógeno para generar electricidad para el motor eléctrico o como combustible para el motor de combustión»

Elemento abundante, difícil para aislarlo

El hidrógeno (H₂) es el elemento más abundante del universo visible (75 %), incoloro, inodoro y muy inflamable: basta con un 4 % de presencia en el aire para que se queme violentamente. De ahí su escasa presencia libre, por lo que hay que obtenerlo de otras fuentes, básicamente el agua y los hidrocarburos, sobre todo el gas natural.

La obtención directa del agua se realiza a través de un proceso de electrólisis, en el que por medio de electricidad se separa del oxígeno, pero esto exige mucha energía, lo que hace que el método actual de obtención de más del 90 % sea a partir del gas natural, que exige

mucho menos gasto energético, solo que con un grave inconveniente: en su generación se produce el temible CO₂.

Una vez obtenido, y a diferencia de los hidrocarburos, la combustión del hidrógeno no genera más que agua en forma de vapor, por lo que es un buen candidato para ayudar a mitigar el calentamiento global en algunas situaciones. Suena muy bien, pero, como vemos, el problema está más atrás, en la forma de obtenerlo, en la fuente de energía utilizada para ello, y en la energía perdida en el proceso.

Es un producto difícil de producir, de almacenar y de transportar. Para

licuarlo se necesitan altas presiones y temperaturas próximas al cero absoluto, -153 grados.

Se considera hidrogeno verde el obtenido de la electrólisis del agua utilizando electricidad producida de fuentes renovables. Sería hidrogeno rosa si se utiliza electricidad procedente de energía nuclear; gris si se logra a partir del gas natural, y negro si proviene de otros hidrocarburos. La mayor parte del hidrogeno que se produce es gris. Muchas veces se llama "verde" a un hidrógeno que no es 100% renovable; "limpio", aunque esté hecho con combustibles fósiles, o "seguro" aunque se produzca con energía nuclear.

«El Tesla Semi Truck tarda 20 segundos en alcanzar una velocidad de casi 100 km/h, gracias a sus tres motores eléctricos»

mozten ari dira. Administrazioak batetik mugak jartzen dizkie, adibidez, kutsadura topeak edota hiriburuen erdigunera sartzeko debekua; bestetik laguntzak-beherapenak ematen dizkie gutxiago kutsatzen duten kamioiei, esaterako Gipuzkoan eta Bizkaian bidesariak ordaintzekorakoan. Kamioi zaharra daukaten garraiolariak, gehienak autonomoak, zailtasun eta oztopo handiagoak gairatu beharko dituzte eguneroko bidean.

Teknologia aurrerapena eta aldaketa begi-bistakoak dira azken urteotan, ez bakarrik motor elektrikoaren eta hidrogenozko baterien garapenean. Baita, ibilgailuen diseinuaren aldetik. Berritzaile, moderno eta futuristagoak dira. Denetariko egitasmoak dituzte kamioi fabrikatzaileek. Esanguratsuenak aipatuko ditugu.

Hainbat modelo berri

Airera CO2rik ez isurtzeko gehiena ikertzen ari direna, hidrogenoa da; Bi modu ezberdinetan, gainera, esaterako, Estatu Batuetako PACCAR kamioi fabrikatzaile handiena motor elektrikoak elikatzen hidrogenoaren erabilera ikertzen ari da. DAF, aldiz, hidrogenoarekin dabilen konbustio

motorra. Hori da marka horrek hartu duen bidea: DAF XF H2 Innovation Truck, ibilgailu berriek hidrogenoa darabilte erregai gisara.

Kamioi indartsuak

Horrelako ikerketen beste zenbait adibide aipagarri badira merkaturatzen. Kamioi elektrikoetan Tesla Semi Truck da nabarmenena, orain artekoak baino sendoago, abangoardistago eta aurrerakoiagoa dela diote. Hiru motor elektriko indartsuri esker, 20 segundoan ia 100 kilometro orduko abiadura hartzeko gai da.

Freightliner Super Truck, enpresa pribatu, ikertzaile eta unibertsitateen artean sortu dute. Garraioaren eraginkortasuna helburu izanik, erregai kontsumoan lortu duten aurrerapena da nabarmenena. Beste kamioi batzuk baino %50 gutxiago erabiltzen du, bere aerodinamika eta beroa eskuratzeko sistemei esker.

Mercedes-Benz Trucks etorkizuneko beste kamioi bat izango da. Future Truck 2025 kamioia estetikoki ederra da, parrillan LED argiak ditu, autobideetan gidaririk gabe autonomoki zirkulatzeko prestatuta dago eta 3D kamera konplexuak dauzka.

Europar probatzen ari dira oraingoz eta eActros600 modeloa aurkeztu dute urriaren 10ean. Distantzia luzetarako prestatzen ari diren kamioi horrekin erronka handia osatu dute urrian. 40 tonarekin 530 kilometro egin ditu Stuttgart-etik Tirol hegoalderaino, Alemaniatik Italiara kargatu beharrik gabe bide aldapatsu batetik gainera. Beraz, bateriak behin bakarrik kargatuta mila kilometroko distantzia osatu zuen, joan, kargatu eta abiapuntura itzuli ziren. Datorren urtetik aurrera izango da salgai. Kamioi buru elektrikoek gain mota ezberdinetakoak ekoiztuko dituzte garraiolariari aukera gehiago emateko.

2019tik martxan

Beste egitasmo interesgarri bat Iveco Z Truck, da. Gidariaren kabinak espazio-ontziarena dirudi, kamioi batena baino. Gidaririk gabe erabiltzeko prestatua dago eta ez du anhidrido karbonikorik isurtzen. Gas natural likidoa eta biometanoa darabilen motorrak 460 zaldiren indarra du eta gelditu gabe 2.200 kilometro egiteko gai da.

Hyundai ere zero isurketa prozesuan sartu da eta ingurugiroa babesten duten hidrogeno kamioi berriak salduko ditu. Oraingoz, Hyundai XCIENT Fuel Cell izeneko



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

ERREPORTAJEA

kamioiek milaka kilometro egin dituzte jada Suitzako errepidetan 2019tik. Tona askoko kargak eramateko sortuak, ez dute CO2rik isurtzen, serieran egiten dituzte eta hidrogeno pila darabilte. 46 kamioi egin zituzten 2019an, Suitzako 25 enpresatan banatzeko. Erronka argia egin dute hidrogenoarengatik. Urtero 110.000 ibilgailu elektriko saltzeko helburua dute, eta 2030ean ekoizpen gaitasuna urteko 500.000 ibilgailura igo nahi dute.

Autopista elektrikoak

Alemania eta Britainia handian autopista elektrikoak sortzeko egitasmoak abian jarri dituzte, esaterako Suediako Tlog markako kamioientzat: itxura estratosferikoa dauka, ez dauka kabinarik eta 18 tona garraiatzeko gai da. BMWk ere herrialde hori aukeratu du muturreko baldintzetan bere ibilgailuak probatzeko, kasu honetan, iX5 Hydrogen auto elektrikoa, marka honek Arjeplog hirian duen gunean, Zirkulu Polar Artikoaren ondoan.

Hidrogeno zerbitzuguneak ari dira pixkanaka Europar Batasunari diru-laguntza eskatu diete Alemania, Danimarka, Suedia eta Norvegiako sei enpresa pribatuk tokiko Administrazioen babesarekin, Osloetik Hamburgora bitartean hainbat hidrogenotegi eraikitzeko Agintariek interes handia dute sare hori osatu eta lau herrialde horietako hiriburu nagusietan zerbitzugunean izan daitezen.

Suediako egitasmoekin jarraituz, Volvo Truck bertako ekoizleak, 74 tona dituen kamioi elektriko erraldoia aurkeztu zuen ekainean Goteborg hiriburuan. Mattson Akerien garraio konpainiak hiru erosi ditu Arendalگو portu inguruan erabiltzeko. Guztira 32 metroko luzera du, burua eta bi gurditan banatuta. Ohiko pisuaren bikoitza



Aún no se ha completado la red para poder cargar los vehículos eléctricos.

dauka. Volvo FH Electric 6x4 ibilgailua 180 kWko bi kargatzaile azkarren bidez indarberritzen da. 12 ordutan lan egingo du segidan, kargatzeko egin duen eten batean izan ezik. Gidariak ere atseden hartzeko baliatuko du tartea. Esanguratsua da iparraldeko herrialdetan, Finlandian eta Suedia baimenduta daudela horrelako ibilgailu handiak.

Madriren ere probak

Hidrogeno darabilen espainiar lehen ibilgailua Madriren Mercadonak Cienpuzuelon eta Getafen dituen logistika biltegi handien artean probatu dute. Hozgailua duen kamioi batekin egindako esperimentuaren ondoren arduradunek adierazi zuten bideragarriak direla "eraginkortasuna handiko hidrogeno-motorrak dituzten ibilgailuak distantzia handiko garraio astunean erabiltzeko". Autonomia eta kostu aldetik, "lehiakorrek" dira gasolioa darabiltzenekin alderatuz. Dena den, oraindik ez daude ibilgailu

hauek merkatuan, teknologia berria da, hasi berriak dira horrelako egitasmoak, teknikoki borobildu eta zuzendu beharreko erronka handia da. Horretan dihardute.

Gidaririk gabeko ibilgailuak

Teknologia aurrerapenak ekarriko duen beste aldaketa bat, distantzia motzetan gidaririk gabeko kamioiak erabiltzea da. Aukera ezberdinak daude. Autobideetan. Estatu Batuetan diote 10 urte barru ehun kamioitik 20-30 autonomoak izango direla, gidaririk gabe zirkulatuko dute Roland Berger aholku enpresaren arabera.

Honek garraiolarien baldintzen hobekuntza nabarmena ekarriko duela uste dute, etxean sarriago lo egingo dutela, eta, beraz, sektorea erakargarriagoa izango dela.

Tipologia ezberdina aztertzen ari dira. Aukera bat kamioi karabanak antolatzea litzateke, lehenengo kamioian gidaria joango litzateke eta atzekoak gabe. Beste aukera,

«Alemania, Dinamarca, Suecia y Noruega quieren conectar Hamburgo y Oslo con una red de estaciones de servicio de hidrógeno»

abiapuntutik helmugara kamioia bere kabuz joatea eta, hirugarrena, biak lotzea, hau da, abiapuntutik autobidera kamioia gidari batek atera, kilometro gehienak gidari gabe egin eta, gero, helmugara beste gidari batek eramatea.

Ikuspegi irekia

Garraiolarien elkarteak, oro har, ados daude klima aldaketei aurre egiteko politikarekin, baina malgutasuna eskatu dute, eta euren ezinegona adierazi. Horien

ustez, kamioien egileek eta erosleek aukera zabalak behar dituzte eta agintarien politikak zorrotza izan behar du. Europako 200.000 enpresa ordezkatzeko dituen UETR elkarteak EBri eskatu dio ez mugatzeko motor elektriko eta hidrogenoaren ikerketara. Aditu batzuk zalantzan jartzen dituzte eta medio horiek.

Izan ere, aldaketa prozesu garestia da alde guztietatik. Garestiak dira ibilgailu berriak,

konponketa eta mantenu exigentea eskatzen dute, eta ibilgailu hauentzat karga-guneak sortzeak ere inbertsioa eskatzen du.

Martxan kargatzeko aukera

Ikertzen ari diren beste puntu interesgarri bat da ibilgailuen abiadura bera erabiltzea kamioia martxan den bitartean bateriak kargatu daitezten. Orain arte ez du horrek garrantzia handiegirik izan, kamioien beharrei erantzuteko nahikoa kargatzen baitziren. Orain horretan eraginkorragoak izatea da helburua, bateriak bidean ahalik eta gehiena kargatzea alegia. Kamioien autonomia ahalik eta handiena izan dadin, kargatu gabe ahalik eta distantzia luzeena egin ahal izateko, batez ere, hasieran, sarea horren mardula ez denean.

[«En Madrid han realizado el primer ensayo con un tráiler frigorífico propulsado por hidrógeno entre Ciempozuelos y Getafe»](#)



**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
Realizamos desplazamientos al recinto del cliente para dar cursos personalizados a la empresa y sus cargas

Auditorías 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

«Hacemos más kilómetros en moto que trabajando con el viejo camión»

Garraiolari autonomoak ondo pentsatzen du kamioia aldatu aurretik. Gaur egun garraio lanengatik ordaintzen ari direna eta kamioi berriek balio dutena kontuan hartuta, asko dira erretiroa hartu arte zaharrarekin jarraituko dutenak. Hori da Ixtebe Lekunberriren kasua. Bere kamioi kuttuna aurreko mendekoa da, matrikula zaharra du, baina Irundik abiatuta Nafarroan eta Gipuzkoan egiten dituen banaketetan erabilgarri du oraindik. Dotorea eta ikusgarria da gainera. Apain apain margotua dauka buelta osoa. Gainera, bere gustuko argi, bolante eta bozina jarri dizkio, besteak beste, bere anai Aitorren laguntzarekin.

El transportista donostiarra Ixtebe Lekunberri trabaja a diario con un camión del siglo XX. Y no es un camión cualquiera. Esta completamente tuneado con guiños a motocicletas del siglo pasado, y dispone de luces, volante o bocina especiales. Ixtebe y su hermano Aitor se entretienen apañando el camión. Le han colocado una sirena de tren como para asustar a cualquier transeúnte. El motociclismo es otra de sus pasiones. El Garaje donde los hermanos Lekunberri guardan sus motos junto al camión Scania en el barrio de Ibaeta de Donostia está decorado con posters e imágenes de sus pilotos y marcas preferidas.

Ixtebe Lekunberri no tiene intención de cambiar el viejo camión, con matrícula navarra NA letra AZ. En tiempos de modernos camiones Euro5 y Euro6, él tiene un Euro2 con el que piensa continuar recorriendo las carreteras de

Gipuzkoa y Nafarroa hasta que se jubile. Es un vehículo vistoso y atractivo, rotulado con imágenes, entre otras, de motociclismo, afición que comparte con su hermano Aitor. Durante el año participan en las salidas que organiza el moto-club de Gipuzkoa, para las que tienen que elegir una entre media docena que dispone cada uno; los compran a pares.

Zipi y Zape

Los dos hermanos conocidos entre sus allegados como "Zipi y Zape" tienen varias motos cada uno, todas ellas repetidas, dos de cada modelo, "hemos quitado algunos, teníamos demasiados"... comenta Ixtebe; son sus caprichos: dos motos BMW que utilizaba la

gendarmería francesa, Aitor tiene un R60/2 e Ixtebe un R69S, dos motos eléctricas, iguales, una cada uno, dos mobilettes, uno tiene una Lambreta y el otro una vespa... guardan también un reloj antiguo de pared que había pertenecido a un taller Michelin de camiones que había en el barrio donostiarra del Infierno, a un lado de la avenida de Tolosa; pero la estrella del local es el Scania Vabis 124L de 400 caballos.

Ya ha superado el millón y medio de kilómetros a pesar de que Lekunberri no sea un transportista de largos recorridos. Por la mañana, hace un viaje de Irun a Bera; Por la tarde, otro a Hernani-Urnieta.

«NA matrikula, AZ letra; 1999ko kamioia aldatzeko asmorik ez dauka. Askok balio du kamioi berriak. Gutxi ordaintzen dute lana»



Lekunberri anaiak Jendarmeeek erabiltzen zituzten motoetan. Kamioiaren atean berdinak dituzte marraztuta.

Lleva toda la vida en la carretera y es su tercer camión: Comenzó con un Barreiros, y ha tenido dos Scania. Su camión no está considerado un clásico como los Barreiros u otros Pegasos. "Es antiguo, pero no tanto. Y está muy bien cuidado"

Nafarroa AZ

El vehículo Scania Vabis que utiliza actualmente Ixtebe Lekunberri va a cumplir 25 años, es de 1999; con matrícula antigua de Nafarroa, letra AZ. Carlos López es el artista de Orio, amigo de los dos hermanos, que rotuló todas esas imágenes en 2015 con aerógrafo. No quedó casi espacio sin tocar en el camión.

En las fotografías que ilustran

el reportaje (siguiente página) se puede apreciar el trabajo de Carlos López. Entre las representaciones destacan las relacionadas con el motociclismo; en la puerta del camión se puede ver al piloto alemán Walter Zeller, que subió al podio varias veces en los años que participo en el Campeonato del Mundo de Motociclismo entre 1953 hasta 1957; era el probador oficial de las motos de carreras de BMW.

De película

También se puede contemplar la imagen de varios gendarmes en sus motos, delante de un camión francés Hotchkiss anti tanque, reconvertido en un Scania de morro largo; así como, un vehículo Citroën Tiburón de la Gendarmería.

Todas ellas recuerdan a las películas de Louis de Funes, como el Gendarme de Saint Tropez; o a Chacal de Zimmerman; en la puerta del copiloto rotularon una rana.

En el portón trasero han colocado varias pegatinas. El tuneo del camión también alcanza al depósito del carburante que se asemeja a una antigua maleta de Louis Vuitton. En la visera del camión se puede leer el slogan Gummikuh, "un reconocimiento a la suspensión que tiene, muy suave. En alemán significa algo así como, vaca lechera".

Cama para la siesta

La bocina, el parachoques o diversos tipos de focos decoran también el exterior del camión. Los pilotos con luces blancas y amarillas, también tienen sus particularidades. Ixtebe trajo desde Alemania esos focos de color amarillo, que son los que más le gustan.

«Jendarme frantsesek erabilitako bi BMW dauzkate, aurrean izen-marka zaharrarekin; Funesen film zaharrak gogorarazten dituzte»

ELKARRIZKETA

La cabina parece una discoteca, Ixtebe es aficionado a la música, y puede escuchar lo que le parezca con la correspondiente calidad. "En su día puso un equipo especial que suena muy bien" comenta su hermano Aitor. Tiene cama en la cabina; lo utiliza para echar la siesta.

Exposición en el garaje

El singular garaje de los hermanos Lekunberri donde guardan el camión, y las motos, en el barrio de Ibaeta de Donostia parece un museo. Sus paredes reflejan su afición por el motociclismo. Están llenas de fotografías antiguas, motos y pilotos, posters y logos de marcas como Michelin, Mitsubishi, Yamaha, Renault, BMW, carteles clásicos de talleres, etc...

Pasan buenos ratos en el garaje. La mayor parte de las motos que tienen son clásicas, y no pagan mucho por el seguro, aproximadamente 30 euros al año... Ixtebe reconoce que se han desprendido de alguna, "teníamos demasiadas", pero las que tienen no están en venta, "aunque nos ofrezcan mucho dinero". El transportista tiene simpatía por una GSL de 1985, "se utilizaba en el rally Paris-Dakar, tiene un asiento de color naranja; tira aunque tenga el motor algo cascado"

Mucho asiento para poco culo

Ixtebe explica que sólo tienen un culo aunque tengan muchas motos, "por tanto cada domingo sólo podemos salir con una cada uno". Los dos hermanos participan en las salidas clásicas que organiza mensualmente el Real Moto Club de Gipuzkoa, junto a otros socios. También en otros encuentros puntuales como el organizado recientemente en el centenario de



Irudi ederrak dauzka Ixtebe Lekunberrik kamioian. Esaterako Jendarmeak.

la BMW, en la que participaron 140 motos, anteriores a 1975 con freno de tambor y sin motor de arranque.

Hacen más kilómetros con las motos que con el camión de 1999. "Con el camión no llegaré a tres mil al mes, unos 30.000 al año" explica Ixtebe Lekunberri. Un viaje a Bera y otro a Hernani-Urnieta. "No paso de 80. De reparto, un camión viejo, arrancando y parando constantemente, gasto mucho en

carburante. Me dicen que gasto en gasóleo lo que ahorro en la letra. No sé hasta qué punto". "También me preguntan cuándo voy a cambiar de camión. Les digo que no, que lo cambien ellos". Aún le quedan varios años para jubilarse, y no piensa en cambiar de vehículo: "con lo que están pagando y lo que cuestan los camiones". Reparó el motor del Scania cuando tenía un millón de kilómetros. Ya va para millón y medio.

«Apain apain dauka kamioia, alboak eta atzea tuneatuta, bozina, argiak... Tarteka parte hartu du kamioien erakustaldi eta Truck Festivaletan»



Garajeko irudiak. Behean, kamioiaren detaileak, tiburoi zitroena, Walter Zeller pilotua eta gasolioaren ontzia maleta bihurtuta.

Bocina de tren

Lekunberri ha ido transformando su camión poco a poco. Le ha incorporado las luces amarillas, el equipo de música y la bocina entre otros elementos. "La sirena es un escándalo. Lo utilizo sólo en concentraciones y entre amigos". Ha tenido que bajar su intensidad porque hacía daño en los oídos. "Hay que tener cuidado, cualquiera se pueden llevar un buen susto. Además chupan mucho, se comen el depósito de aire. Tenemos otra guardada en el garaje. Si ponemos las dos se para el camión". Una sirena la retiraron de un tren que iban a desguazar en Irun. El volante antiguo de medio metro de diámetro es, en su opinión "toda una joya, es mayor que las normales y hay que hacer menos esfuerzo". Lo trajo de una concentración Truck Star Festival en Assen, Holanda donde se juntan transportistas

de toda Europa para exhibir sus vehículos. "Cientos de camiones tuneados con iluminaciones espectaculares de todos los colores. Son concentraciones excepcionales, sobre todo, por la noche". También ha participado en actos de este tipo en Torrelavega y Santander.

Sin descuento

Evidentemente su camión Euro2 no tiene derecho a los descuentos que aplican las Diputaciones Forales de Gipuzkoa y Bizkaia a los transportistas con camiones Euro5 y Euro6. Le parece mal que los vehículos nuevos paguen menos que el resto. Pero le molesta más el hecho de que la Diputación haya puesto el peaje a los camiones aunque, personalmente, él tenga la promesa de su empresa que asumirá el coste. Muestra también su malestar por la caótica gestión de la Diputación Foral. "El desorden

es mayúsculo. Llevan varios meses de retraso. A mí me han llegado dos facturas de momento, marzo, abril y mayo juntos". Tampoco comprende a su empresa: "Si se sabe el importe del peaje, ¿por qué no incluirlo en la tarifa?, por ejemplo, los que se desplazan a Gasteiz saben que el peaje es de 14.80, pero no pueden incluirlo hasta presentar las facturas de Bidegi cuando lleguen, si es que llegan». Le gusta menos aún que restrinjan el acceso de camiones viejos a las ciudades.

Su hermano Aitor, que le lleva las cuentas, se queja de las gestiones telemáticas. A su juicio "con el tema de la confidencialidad se ha complicado la cosa; los trámites se hacen on line, y muchas veces no sabes cómo continuar, piensas que está todo y no está. Te llega un correo al spam y no te enteras. Ya nos pasó con las ayudas para las motos eléctricas. Creo que tuvimos que entregar cuatro veces las mismas documentaciones. Desde que inicias el proceso tienes 10 días para culminarlo y si no pierdes la ayuda. Lo hacen para eso. Para que la gente se quede sin subvención".

«Kabina barrua ere berezia da: musika ekipo eta bozina indartsua; bolante handi bat, Holandan erosia; eta ohea, siesta egiteko»

Hiru vuelve a ofrecer durante 2024 el seguro más eficiente del mercado

El sindicato de transportistas autónomos Hiru volverá a ofrecer en 2024 seguros a los mejores precios del mercado. A pesar del incremento que han sufrido en general durante los últimos dos años con respecto a lo que pagaron en 2022, las tarifas son mucho más baratas que las que pagaban los afiliados hace cuatro años, en 2020: los responsables consideran que siguen siendo muy eficientes y competitivas,

mucho más completas y mejores que las que ofrecen el resto de las compañías aseguradoras.

Los afiliados de Hiru también pueden beneficiarse de las condiciones que ofrece la entidad Babesa, creada por los afiliados del sindicato en 2005 como una EPSV para cubrir los daños de cualquier siniestro sufrido por un socio, gracias a la aportación de todos.

Babesa funciona como un seguro a todo riesgo que cubre cualquier daño propio sufrido en un siniestro y ofrece a los socios otras ventajas, como recuperar la mayor parte del dinero aportado durante el periodo contratado si no han tenido ningún percance o recibir por adelantado el dinero necesario para reparar el vehículo accidentado, lo antes posible, en caso de siniestro por culpa de terceros.



Jesus Mari Garate garraiolariek Babesa elkarteak utzi eta urte hauetan jarritako kuotaren parte berreskuratu du. Bideko Aterpek Langraitzen duen bulegoan jaso zuen txekoa erretiratu eta elkarteak utzi duenean; urte hauetan jarritako diruaren ehuneko 60 kobratu du..

HIRU ASEGURUAK, precios 2024

Seguros obligatorios

	HIRU 2024	GRÚA O VOL.
CABEZAS TRACTORAS (NACIONAL- INTERNACIONAL)	1.397,25 €	1.443,85 €
CAMION RIGIDO NACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	1.131,50 €	1.261,70 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.289,85 €	1.393,80 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.521,90 €	1.642,50 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.606,95 €	1.703,55 €
CAMION RIGIDO INTERNACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	1.131,50 €	1.261,70 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.289,85 €	1.393,80 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.668,70 €	1.761,95 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.785,75 €	1.932,55 €
SEMIRREMOLQUES (NACIONAL-INTERNACIONAL)	464,95 €	489,65 €
REMOLQUES (NAC.- INTER.)		
DESDE 3,5TNS/10TNS	293,20 €	300,25 €
>10TNS	355,45 €	368,05 €
FURGONETAS	945,15 €	

- * Responsabilidad Civil Obligatoria.
- * Responsabilidad Civil Voluntaria 50.000.000€.
- * Defensa jurídica nacional o internacional dependiendo del ámbito de la póliza.
- * Roturas de lunas 100%
- * Asistencia en viaje hasta 6.000€ (3.000€ rescate y 3.000€ remolcaje), excepto furgonetas que disponen de una asistencia ilimitada. (Independientemente del ámbito nacional o internacional)
- * Accidentes corporales del conductor 24 horas (profesión): Muerte/Invalidez Permanente absoluta, parcial o total 50.000€ y asistencia Sanitaria. Confirmamos que el coste de añadir un conductor más sería 46,92€/año. (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación).
- * Accidentes Cinegéticos (excepto semirremolque y remolques).
- * Menores 25 años: incluida.
- * Entrada en puertos: incluida.
- * RC en parado para vehículos basculantes y/o grúa: incluida con una franquicia de 150€ (Una póliza aparte que acompaña a la de circulación).

Seguros de MERCANCIAS

	Franquicia	Cap asegurado	Prima 2024
Coberturas ICCA	150 €	5.000	177,18 €
Robo	150 €	10.000	204,90 €
Mojaduras	150 €	15.000	261,76 €
Roturas	150 €	20.000	314,34 €
Mala estiba general (max. 50.000)	300 €	25.000	365,77 €
Huelgas	150 €	30.000	410,29 €
Riesgos Extraordinarios	150 €	35.000	457,23 €
Carga/Descarga	150 €	40.000	499,52 €
Gastos remoción 6.000€		45.000	565,81 €
Suma asegurada <6.000 capital 5.000	Sin franquicia	50.000	571,54 €
Suma asegurada >6.000 capital 5.000	Sin franquicia	55.000	628,68 €
		60.000	663,43 €
		65.000	697,27 €
Mala estiba general		70.000	726,45 €
Contratada con un max. de 50.000 euros	300 €	75.000	788,70 €
10% con un mínimo de 1.200 euros		80.000	823,00 €
		85.000	868,73 €
Daños/contaminación de polizones		90.000	902,70 €
Suma asegurada <10.000 capital 5.000	10 %	95.000	960,17 €
Suma asegurada >10.000 capital 10.000	(Mínimo 1.200)	100.000	994,45 €
		105.000	1.057,32 €
		110.000	1.068,76 €
		115.000	1.103,05 €
		120.000	1.114,48 €
		125.000	1.154,49 €
		130.000	1.160,19 €
		135.000	1.211,63 €
		140.000	1.240,20 €
		145.000	1.257,36 €
		150.000	1.263,07 €
		200.000	1.468,83 €
		300.000	1.817,46 €

* 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

	2024 con patronal Fact. de 130.000	2024 con patronal Fact. de 260.000	Peligrosas con patronal Fact. de 130.000	Peligrosas con patronal Fact. de 260.000
Límite asegurado 300.000 €	127,40 €	194,46 €	296,37 €	488,94 €
Límite asegurado 600.000 €	224,07 €	299,28 €	391,16 €	625,86 €

► 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!

**Jorge Logislab
garraiolaria
bere amarekin
Galarreko gasolindegian.**

Sudoku zail xamarrek

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

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

124. aleko erantzunak

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

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



► Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

NAN:
DNI

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Helbidea:
Dirección

Herria:
Población

PK:
CP

Telefonoa:
Teléfono

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

► Jarduera datuak / Datos de la actividad

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Mota:
Serie

Lan mota:
Tipo de trabajo

Ibilgailua:
Vehículo

Matrikula:
Matrícula

Zama:
Carga útil

Erdi-atoia:
Semirremolque

Matrikula:
Matrícula

Banketxea:
Entidad bancaria

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

► Sindikatuko zerbitzuak / Servicios del sindicato



► Sinadura / Firma:

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

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

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

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

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

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

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal HIRU GARRAIOLARIEN SINDIKAL KONFEDERAZIOA, con domicilio en Langraiz Oka (Los Llanos industrialdea A kalea 13) le informa de que los datos de carácter personal que Ud. nos facilite serán incluidos en un fichero responsabilidad de esta entidad con la única finalidad de prestarle servicios de asesoría de transporte. Ud. en cualquier momento podrá ejercitar los derechos de acceso, rectificación, oposición y cancelación mediante solicitud escrita dirigida a la dirección indicada o nº de fax 945 361 643.



CON LAS TARJETAS STAR DE CEPSA **VAS A LO SEGURO.**



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

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

Además con las Tarjetas Star y Eurotrafic de Cepsa:

- Número PIN en las transacciones
- Asistencia técnica en carretera
- Pago de peajes

Solicítalas en el **943 364 092**,
en cualquiera de las **oficinas de Hiru**
o en **www.tarjetascepsastar.com**

CEPSA

Tu mundo, más eficiente.

**Euskal Herrian
bizi eta lan egiten
duten garraiolari
autonomoei
gasolio onena
prezio eta
kalitate 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***