

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

126. ZK



2024/01



Cinco días abandonado

Baldintza kaxkarregiak garraio arinean



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

Zergatik negar egin

Baldintza negargarriak salatzen ditu hainbat garraiolarik. Gero eta gehiago dira uzten dutenak. Egunero etxean lo egiteagatik ibilbide laburragoetara pasa direnak. Soldata txukuna ateratzeko zailtasunak dituztenak. Tarifa duinak eskatu eta lanik gabe gelditzen direnak.

Aspalditik kantatzen dugu euskaldunok “zergatik negar egin, begi bietatik; zeruan izarra dago itsaso aldetik” abesti ezaguna eta baikorra. Itxaropen eta ilusioak hor diraute, urritu badira ere, bizirauten dutenen artean.

Negarra, dena den, ez da normalean nabarmendu ohi, negar egin ondoren hobeto sentituko garela dioten arren. Ez da agerian egingo, baina, bai, segur aski bustiko du malkoren batek kamioi kabinako intimitatea. Zauria zizatuko du, agian, horretaz hemen mintzatzeak. Mingarri egingo zaio norbaiti. Eta, seguruenik, negarra eragingo dio.

Garraiolari batzuk aitortu digute negar egin dutela; negar, igandetan, seme alabez agurtu eta aste beterako kanpora abiatzean. Negar, etsipenez, hilabetean bosgarren aldiz kamioi madarikatua tailerrean utzi eta gero. Negar, kamioian erreta hil den garraiolari gaztearen senideek. Negar, estualdian, bide bazterrean trabatuta, atera ezinik, neumatikoak, alper alperrik, gasta gasta egin dituenen; negar, etsipenez, erreskatatzeko bere poltsikotik milaka euro ordaindu beharko dituela pentsatzean; negar, hunkituta, etxetik urrun, bakardadean,

bihotz oneko jendearen besarkada eta laguntza jasotakoan; negar, pozez, berriro bolanteari heltzean. Negar, eta barre ere bai.

Madriren ere badarabilte “negar” hitza eta bere adierak: ukatu, uko egin, ezeztatu, euskaraz; aldarrikapenei kasurik ez egin, alegia. Bada, euskaraz, esaera zaharra, egun ere adierazgarri eta esanguratsua: “Begiitsuak, negarrik ez”. Begi-bistakoa, agerikoa, ikusi nahi ez duenak, ez du ikusiko. Ez da jabetuko. Nabarmena den arren. Urtetan egin dute ez ikusiarena afera ukaezinen aurrean. Mingarriena, 60 urterekin erretiratzeko betiko eskaerarena.

Adin horretatik aurrera arriskuan baita garraiolaria errepidean kamioi zisterna batekin edo atzean 40 tonarekin. Bera eta errepidean diren beste gidari guztiak ere bai. Bihotzeko arazoak, neke eta zorabioak ugaritu egiten dira adin batetik aurrera. Nabarmen.

«Los transportistas se quejan cada vez más a menudo de las condiciones laborales. Muchos están dejando la actividad. O se quedan sin trabajo después de reclamar unas tarifas dignas»



Eli Salvatierra

Los autónomos vascos podrán completar su pensión con una EPSV

Los trabajadores autónomos de Euskadi podrán complementar sus pensiones mediante una nueva Entidad de Previsión Social Voluntaria (EPSV) que constituirán las Cámaras de Comercio con el apoyo del Gobierno Vasco. Se prevé que en poco meses esté en marcha.

La idea parte de que habitualmente las cotizaciones a la Seguridad Social y, en consecuencia, las pensiones que reciben los trabajadores autónomos son "ostensiblemente inferiores" a los de trabajadores por cuenta ajena.

El Gobierno Vasco ha aportado una subvención de 100.000 euros para la puesta en marcha de la EPSV, que ahora deberá ser creada, constituida e inscrita en el registro de estas entidades por las Cámaras de Comercio de Bizkaia, Araba y Gipuzkoa.

Se prevé que las aportaciones de las personas deberán ser periódicas. Sin embargo, dado que las contraprestaciones que perciben las personas trabajadoras por cuenta propia o autónomas pueden no ser regulares en el tiempo, cabe que se realicen aportaciones extraordinarias coherentes con las cotizaciones que realice al primer pilar de la Seguridad Social.

Esta nueva EPSV podrá coexistir dentro de la EPSV que los agrupe como, por ejemplo, transportistas, hostelería y cualquier otra modalidad de gremio. Las prestaciones se cobrarán prioritariamente en forma de renta de una manera complementaria a la pensión pública y podrá atender, entre otras, situaciones como el desempleo de larga duración, la grave enfermedad, la invalidez permanente en todos sus grados, la jubilación y el fallecimiento.

Los planes de previsión social voluntaria de la EPSV deben articular la posibilidad de que las personas trabajadoras por cuenta propia o autónomas accedan a la previsión social complementaria de una manera sencilla, ágil, y con gastos de administración muy reducidos.

«Jaurlaritzak 100.000 euro jarri ditu Erkidegoko Merkataritza Ganberek EPSVa sortu, eta horrela, langile autonomoek, erretiratzean, pentsioaz gain, beste iturri bat izan dezaten»



Jon Altuna

Bidesariak, Euskal Herriaren beste berezitasun bat

Espainiar errepidetan bidesaririk ez da jarriko ondorengo urteetan Marlaska ministroak baieztatu duenez. Aurrekontu orokorretatik bideratuko omen dira errepideak konpontzeko beharrezko baliabideak. Auskalo. Lau urtean asko aldatu daitezke kontuak. Dena den, horretan ere berezitasuna euskaldunok. Espainiarrengandik bereizten gaituena.

Hemen ez dago bidesaririk jarri beharrik. Jada ordaintzen ditugu eta. Kamioiek autoek baino gehiago. Euskal Herri osoan doako bideak bospasei dira kamioientzat.

Oraingoz Belate, Leitzaran eta Etzegarate, Sakanako autobidea, Txorierrikoa eta bigarren mailako errepideren batzuk. Oraingoz diot, Bizkaiko eta Nafarroako foru agintariek abian dituzte eta kamioiei bidesaria jartzeko egitasmoak. Bizkaian N240 Barazarren eta BI625 Orduñan martxan dira. A8 (Kantabria aldera), Kanpazar eta Txorierrin udan jarriko dituzte. Nafarroan bost errepide nagusitan, ondorengo urteetan. Madrilen kentzen ari dira. Hemen, ordea, jartzen.

Horrela, Europatik Galiza aldera doanak, Baionatik sartu eta Euskal Herrian zeharkatzean ordainduko du bidesaria. Bartzelonara eta Madrilera doanak ere bai. Gero dena libre dute.

A8a eta AP1a Euskal Herrian ordaintzen dira. Gero dohainik dira. Hemengo agintariek esan ohi dute Europak bultzatzen duela bidesaria, baina ez da zuzena. Hemen ordaintzen ari bagara, nahiko erantzuten eta eragiten ez diegulako da.

“AP8 doan” plataformak ez zuen arrakasta handirik izan. Horixe eskatzen genuen. Bilbotik Behobiara doan autopista publikoa bada doanekoa izan dadila. Baina ez zuen nahiko indar izan. Kantauriko Autobidea, itsasoaren albotik doan errepidea, hemen ez da doan. Kantabriatik Galiziaraino bai. Beraz, Euskal Herria zeharkatzea ez da doan ateratzen. Eta gehiena, bertakook ordaintzen dugu.

«El ministro Marlaska ha confirmado que en la actual legislatura no impondrán peajes en las carreteras españolas. En eso también nos diferenciamos. Aquí ya las pagamos»

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Negargarriak dira
garraio sektorean
lan-baldintzak,
batez ere arinean

04 ABOKATUAREN
TXOKOA:
Erkidegoko langile
autonomoen
pentsioa osatzeko
EPSVa sortuko da
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
Bidesariak,
Euskal Herriaren
bereztasun
Jon Altuna



ZER BERRI?



08 Bilboko Portura
bidean, kiskalita,
hildako garraiolaria
da 2024ko lehen
heriotza istripuan

10 Udara arte ez ditu
Bizkaiko Aldundiak
A8an (Kantabria)
Kanpazarren eta
Txorierrin kamioien
bidesariak abian
jarriko. Proban dira

12 Gehienez 30 metro
luzerarekin 70
tona garraiatzeko
duotrailerrei bide
eman die DGTK



ZER BERRI?



13 Gasolio litroko
bost xentimoko
laguntza kendu
die Gobernuak
garraiolariari

14 Pedro Sanchezen
Gobernuko
hiru ministerio
elkartu dira
Europatik kanpoko
garraiolarien
etorrera errazteko

16 Euskal presoan
aurkako salbuespen
neurriak salatu
dituzte sindikatuek
elkarrekin

▶ AZALEAN

Bost egun bide bazterrean kateatuta; ez aurrera, ez atzera, laguntzarik gabe



ERREPORTAJEA



18 Baldintza kaxkarrak eskaini dizkie 2024rako Correo Express enpresak betiko banatzaileei

22 Bost egun Elorrion kamioiarekin trabatuta egon zen errumaniarra, inolako babes eta laguntzarik gabe

32 DENBORA-PASAK



ELKARRIZKETA



26 Alberto Garoña: «Iruditzen zait bizitza alperrik joan zaidala hainbeste urtetan errepidean»

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 eskutitzez, Oria etorbidea 10, 406 bulegoa, 20160 Lasarte-Oria (Gipuzkoa).

Bilboko portuan garraiolari baten heriotzarekin estreinatu da 2024a

El año 2024 se estrenó con el fallecimiento de un transportista de 54 años que conducía un camión cisterna vacío en la carretera de Santurtzi hacia el puerto de Bilbo. Todos los indicios apuntan a que perdió el conocimiento antes del siniestro, ya que no salió del vehículo que quedó calcinado. El sindicato Hiru insiste en pedir al Gobierno Vasco que tenga en cuenta la alta incidencia de las afecciones cardiovasculares en los planes de prevención de siniestrabilidad y salud laboral. Al Gobierno de Madrid le reclama que permita la jubilación de los transportistas a los 60 años.

LAB, ESK, STEEILAS, EHNE eta HIRU sindikatuek elkarretaratzea egin zuten urtarrilaren 11n, goizeko 10.30ean, Santurtziko Udalaren aurrean, bi egun lehenago Bilboko Portura bidean Mamarigan hildako garraiolaria gogoratu, omendu eta, aldi berean, horrelako ezbeharrak gehienetan garraiolarien lan baldintza kaskarren ondorio direla salatzen.

Garraiolarien adinak eta nekeak hil egiten dute. Santurtzin, urtarrilaren 9an, hil zen garraiolariak 54 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 garraiolariarentzat beraiarentzat eta baita errepidean gabiltzan beste guztiontzat ere. Adin batetik

aurrera istripuak edo bihotzeko arazoak izateko aukerak ugartu egiten dira eta. Horregatik eskatzen du Hiruk garraiolariak izan dezatela 60 urterekin erretiratzeko modua, beste lanbide "arriskutsu" batzuek daukaten bezala, esaterako suhiltzaileek edo poliziaiek.

Euskal Herriko errepidetan hildako garraiolarien batez bestekoa latza da. 2023an zortzi garraiolari hil ziren errepidetan, ia, ia, garraiolari bat hilero. Eta guztira 58 langile hil ziren laneko istripuetan.

Garraiolarien lan istripuen inguruan gauza asko dira aipagarri. Santurtziko istripuan kamioia bere bidetik atera, bazterra jo eta su hartu zuen. Barruan hilda zegoen garraiolaria. Nekeak edo osasun arazoren batek eragin zuen segur aski istripua. Kamioia gelditu eta gero bertatik atera ez bazen argi dago konortea galdu zuela aurretik. Askok dira bihotzeko arazoak garraiolarien artean. Gaitz kardiobaskularren kopuru altu hori aintzat eduki beharko luke Administrazioak lan osasun eta prebentzio beharrak finkatzerakoan.

Garraiolarien kezka berria

Garraiolari asko kezkatzen hasita daude gaur egun ibilgailuek oso erraz su hartzen dutelako. Euren ustez, Euro arauak bete ahal izateko kamioiek dakartzaten katalizatzaileen erabileraren ondorioa da. Askok berotzen da eta kamioiak bazterra jotzean sua eragiten du.

Eta administrazioak ez dezala Santurtziko ezbeharrak trafiko istripu gisa hartu. Lan istripua da, argi eta garbi, garraiolaria lanean ari zen bazterra jo eta

«En 2023 fallecieron ocho transportistas en las carreteras vascas. Murieron también 58 trabajadores en accidentes laborales»



Hiru participó en la concentración sindical de protesta por el accidente, frente al Ayuntamiento de Santurtzi.



El camión quedó calcinado con el transportista en su interior.

kamioia erre zitzaionean. "Behin eta berriro adierazi dugu lan istripuak direla, ez daitezela lan-istripuen estatistika ofizialak murrizten saiatu, heriotza natural edo errepideko ezbehar gisa hartuta".

Sarri lan baldintza kaskarren ondorio dira istripuak: "bezeroek

eragindako presa eta presioek, nekeak, lanaldi luzeek, ordutegi estuek, estresak, soldata juxtuek,

azken finean atsedean hartzeko eta lasai gidatzeko zailtasunek eragiten dituzte istripu hauek; horiek guztiek arriskuan jartzen dute garraiolarien segurtasuna".

Lan baldintza duinak

Baldintza duinak eskatzen ditu garraiolariak; bere bizitza bera ere arriskuan dago. "Sarriegi ikusi eta salatzen dugu hori". Sindikatuen iritziz, "Administrazio guztien ardura da. Baina sektorean diren hainbat jokabide makur saihesteko eta kontrolatzeko neurriak hartu beharrean, beste aldera begiratzen dute, garraio merkea bultzatzen baitute. Lan ikuskaritza indartu beharko lukete, baldintza kaxkarrak saihestu eta arauak betetzen ez dituztenak zigortzeko".

«Los sindicatos vascos denuncian que los accidentes son, asiduamente, consecuencia de las condiciones laborales precarias»

Nafarroak momentuz ez die jarriko bidesaririk kamioiei Etzegaraten

El ministro Fernando Grande-Marlaska confirmó recientemente que el Gobierno no tiene previsto implantar peajes en las carreteras españolas durante esta legislatura. A su vez, los gobiernos forales de Navarra y Bizkaia tienen dispuestos sendos proyectos para cobrar peajes a los camiones. De momento parece que se retrasan unos meses. Bizkaia ha anunciado que los peajes, en el Corredor del Txorierri, puerto de Kanpazar y A8 a partir de Basurto, están en periodo de prueba y no se implantarán hasta aproximadamente dentro de seis meses. Navarra creó la empresa Nafarbide para gestionar el proyecto pero la implantación del sistema, primero en Etzegarate y luego en otras cuatro vías, no tiene aún fecha.

Nafarroako eta Bizkaiko foru gobernuak aurreratuak dituzte kamioiei bidesariak jartzeko proiektuak. A1eko Nafarroako partean, Etzegaraten, aurten jartzeko asmoa zuen eta ondoren beste lau autobidetan, A10, A15, A68 eta N121An.

Horretarako Nafarbide enpresa sortu du Nafarroako Foru Gobernuak. Bera arduratuko da kamioiei bost autobide horietan jarriko zaizkien bidesarien kudeaketaz. Dena den, ez dirudi berehala jarriko direnik. Batetik, Europaren onespena behar dute eta, bestetik, azpiegitura eta beharrezko tresneriak abian jarri.

Bizkaiari dagokionez, aurten beste ia 55 kilometrotan ordainduko dute kamioiek. Barazar eta Orduñan 2023ko urtarriletik ordaintzen dute. Eta aurten jarriko da Txorierriko igarobidean, Gurutzeta eta

Erletxe artean, Kanpazarko portuan, Durangotik Gipuzkoako mugaraino eta A8an Basurtutik Kantabria aldera, Imanol Padrales Azpiegitura diputatu eta lehendakariak azaldu zuenez.

Sistema proban

Bi albiste aurreratu zituen berriki. Batetik ez direla garraiolariak Barazar eta Orduñan ordaintzen dituzten tarifak igoko 2024an. Bestetik, Txorierri, A8 eta Kanpazarreko bidesariak hilabete batzuk atzeratuko direla. 2024ko udan jarriko da martxan bidesaria automatikoki kobratzeko sistema.

Jada arkuak jarrita daude, matrikula irakurtzen dituzten

aparatuak eta tresneria jartzea eta komunikazio sistema osoa aktibatzea falta da Padralesek esan zuenez. "Hiru hilabetetan probatuko da sistema eta, gutxi gorabehera, urte erdian jarriko da martxan". Beraz ekain-uztaila aldera arte behintzat ez da ordainduko peajerik aipatutako hiru errepide horietan.

N240an, Barazarko portuan kamioiei bidesaria jarri zaienetik nabarmen jaitsi da garraio astuna bertatik. Orain Altubetik joaten dira. Dena den askok, A68 autopista hartu beharrean, bidesariaren ordainketa saihesteko 804 bide zaharretik, joaten dira Laudiotik Gasteizera, Orozko eta Baranbiotik barrena.

«Bizkaia probará durante tres meses el sistema e impondrá peaje a camiones en otras tres vías dentro de seis meses»



Crece el malestar de los vecinos por el aumento del tráfico y de los accidentes en la carretera vieja de Altube.

Altubeko bide zaharrear asko ugaritu da zirkulazioa aspaldion. Istripu gehiago ere izan dira. Horrek herri horietako bizilagunen haserre eragin du.

Herritarrek haserre

Zuia, Orozko eta Baranbioko herritarren ez dituzte begi onez ikusten errepide zaharretik kamioiak pasatzen. Hainbat istripu gertatu dira, gainera, Barazarren urte hasieran bidesaria jarri eta kamioiek ibilbidea aldatu zutenetik.

Gutxienez aipatutako errepidea berritzeko eskatzen dute, segurtasuna irabazteko igarobide horretan zenbait hobekuntza egiteko.

Barazarren bidesaria jarri zutenetik garraiolaririk ez dabil N240tik. Askok Altubeko bide zaharra hartzen dute A68ko bidesaria ez ordaintzeko. Bigarren mailako errepidea da, eta zenbait istripu gertatu dira.

Grande Marlaska confirma que no pondrán peajes

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska señaló a primeros de año que no tienen previsto implantar peajes en las carreteras españolas a lo largo de los cuatro años de legislatura: «damos por hecho que no va a haber peajes, lo hemos dicho por activa y por pasiva» dijo, reafirmando así el consentimiento que la Comisión Europea dio al Gobierno español a primeros de octubre del año pasado para retrasar la implantación de este sistema de tarificación previsto en su plan de

recuperación que incluía el pago por uso de las carreteras de la red de alta capacidad.

Según el titular de Interior, el mantenimiento de las carreteras ya está presupuestado en los Presupuestos Generales del Estado y el Gobierno español descarta por tanto implantar peajes en las autovías. En octubre del año pasado la Comisión Europea permitió al Gobierno de Pedro Sánchez obviar la instalación de peajes prevista en las carreteras de alta capacidad.

«El tráfico pesado se ha trasladado de Barazar a Altube. Algunos circulan por la carretera vieja para evitar el peaje»

► ZER BERRI?

En 2024 desaparece la subvención al transportista para pagar el gasoil

Garraiolariak gasolioa ordaintzeko Gobernuak emandako laguntzarik ez da izango 2024an. 2023an garraiolari, abeltzain eta nekazarientzat mugatu zen. Lehen hiru hilabetetan 20 xentimo litroko, gero 10 xentimo eta azken hiru hilabeteotan 5 xentimo jaso dituzte. Aurten desagertu egin da.

El Gobierno recortará la subvención al combustible para transportistas en 2024. Dejarán de recibir los 5 céntimos por litro de gasóleo consumido que cobraban en los tres últimos meses para compensar "los perjuicios económicos ocasionados como consecuencia de la guerra en Ucrania".

La ayuda ya se fue recortando progresivamente. Pasó de los 20 céntimos en los primeros meses de 2023, a 10 en marzo y desde octubre estaba establecida en cinco céntimos por litro de carburante. Si sube el precio del gasoil los transportistas no tendrán más remedio que repercutirlo a los clientes. La subvención para pagar el combustible se ha abonado junto a la ayuda del gasóleo profesional que sí se mantiene.



Gasolioa garestitzen bada, bezeroei kobratu beharko diete alde garraiolariak.

Los transportistas autónomos que cobren esta ayuda, tienen que rellenar como todos los años, antes del próximo día 31 de marzo, un impreso para declarar los kilómetros anuales recorridos.

La declaración incluirá junto a datos personales y matrícula del vehículo, los kilómetros recorridos a lo largo del año 2023, para lo cual indicarán los kilómetros iniciales a 1 de enero del año pasado, así como los kilómetros finales a 31 de diciembre.

El sindicato Hiru tramita las solicitudes en cualquiera de las oficinas que dispone en Galar, Langraitz-Oka, Larrabetzu, Lasarte y Lanbarren (Oiartzun).

Los responsables advierten que la declaración sólo se puede presentar telemáticamente y, por tanto, los interesados deberán aportar su DNI o certificado electrónico, para que se pueda presentarlo a su nombre. Junto al impreso se entregará por tanto algún certificado digital como BakQ, DNI electrónico o Izenpe.

«Gasolio profesionalaren laguntza jasotzen duenak 2023an egindako kilometro guztien aitortpena egin behar du martxoak 31rako»

Duotrailerren zirkulazioa legeztatu du Trafiko Zuzendaritzak ezustean

La Dirección General de Tráfico ha decidido autorizar mediante una simple instrucción la circulación de duotrailers, vehículos articulados de transporte de mercancías con una longitud de 30 metros y 70 toneladas de masa como máximo, en las carreteras españolas, sin esperar a la modificación normativa que se está tramitando en el ministerio de Transportes.

Gehienez 30 metroko luzera eta 70 tonako gehieneko masa duten salgaiak garraiatzeko ibilgailu handiak dira duotrailerak. Soilik herrialde eskandinaviarretan zeuden baimenduta, orain arte, bertako garraio-premia konkretuei erantzuteko.

Dena den, 2018. urteaz geroztik, Trafikoko Zuzendaritza Nagusiak ehun duotrailer baino gehiagori eman die zirkulatzeko baimena. Ia denak, operadore logistiko eta flotista handienak izan dira, automobilgintzaren garraioari lotuak.

Espainiar errepidetan badabilta duotrailerak bezalako beste superkamioi batzuk ere: megakamioiak deiturikoak, 2015eko amaieran baimendu zituztenetik, Ibilgailuen Araudi Orokorra aldatzearekin batera. Megatrailerra edo megakamioia sei ardatz baino gehiagoko ibilgailu-multzo bat da, 25 metroko luzera du eta 60 tonako gehieneko masa. Behar beharrezkoa dute Trafiko Zuzendaritza Nagusiaren baimena eta hartuko duten ibilbidea aurrez finkatzea.

Bost urteko probak

Orain, kamioi handiagoei eman zaie baimena, DGTak adierazi duenez, "bost urtez hainbat proba egin ondoren, nahikoa ezagutza eta esperientzia jaso da eta sektorea prest dago kamioi horien erabilerarako". Ehun duotrailer kamioi inguruk hartu dute parte 2018tik egindako ikerketan.

«Tras cinco años de ensayos, la DGT cree que ya existe suficiente conocimiento y experiencia acumulada para autorizarlos»



IRÚN

Avda. Letxunborro, 53

943 61 61 61

629 537 316

irun@glassdrive.es



GLASSDRIVE®

Tu experto en lunas para camiones

**TRUCK
SERVICE**

Servicio especializado para
los profesionales del transporte

Kanpoko garraiolarien etorrera errazteko hitzarmena Madrilen

Los Ministerios de Transportes, Interior y Seguridad Social han sellado un acuerdo para facilitar la contratación de conductores extranjeros procedentes de fuera de la Unión Europea estableciendo cuatro vías de incorporación de esas personas que no dispongan previamente de CAP válido o que no sean residentes aquí en el momento de la solicitud: tramitar permiso de residencia y trabajo por cuenta ajena, para los supuestos exentos de CAP inicial; solicitar una estancia como estudiantes para obtener el CAP y canjear su permiso de conducción para las personas que residían en el extranjero; a través del arraigo para la formación, para personas que lleven dos años en situación irregular y a través de la gestión colectiva de la contratación en origen (Gecco) para contrataciones estacionales.

Garraio eta Barne ministerioak Segurantzaren Sozialarekin batera hitzarmen bat sinatu dute Europar Batasunetik kanpoko garraiolarien etorrera errazteko. Zalantzak sortzen ditu erabakiak garraiolarien artean, jakina baita garraiolari berririk ez dagoela sektorean baldintza kaxkarrak direlako eta helburua baldintza horietan lan egingo luketen "esklaboak" ekartzea izan daitekeela. Kanpotarrak garraioan lanean hasteko lau bide finkatzen ditu Gobernuak eta Segurantzaren Sozialerako ordezkariek akordioak.

Hiru ministerio elkartuta dira garraioan profesional berriak txertatzeko zailtasun administratiboei aurre egiteko, Barne saila, Garraio eta Mugikortasuna zein Inklusio, Segurantzaren Soziala eta Migrazioak. Hitzarmenaren arabera gidariak kontratatu nahi dituzten enpresek, bi eratako bete-beharrak dituzte, batetik langile atzerritarren kontratazioari dagozkienak,

atzerritarren araudia alegia eta bestetik zenbait titulazio eskuratzeari dagozkienak, konkretuki, kasu honetan, garraioan lan egiteko ezinbestekoa den CAPa. Arduradunen ustez, bete behar bikoitzak zaildu egiten du atzerritarren kontratazioa.

Estatu espainiarrean gidari lanak egin nahi baldin badituzte CAPa eduki beharko dute atzerritarrek. Salbuetsita egongo dira soilik, D edo C mailako gidabaimena daukatenak, hurrenez hurren, 2008ko eta 2009ko irailaren 11 baino lehenagokoak.

Esan bezala, C edota D mailako gidabaimena eduki beharko dute. Horrekin sei hilabetez gidatzeko

modua izango dute. Horretaz gain, administratiboki erregularizatuta egon beharko dira, batetik CAP titulua ateratzeko ikastaroetan parte hartzeko, eta, bestetik kontratatu ahal izateko.

Hemen lan egiteko aukera izateko bete-beharrak ondorengoak dira: Indarrean dagoen pasaportea edo baliozko bidaia-titulua, gutxienez sei hilabetez indarraldiarekin; baita garraio enpresa batekin kontratatu CAPa lortzeko konpromisoaren menpe egon arren. Baimenik ez da galduko kanpoko garraiolariak bizileku eta lan ziurtagiriak eskuratzen baditu eta nahiko baliabide ekonomiko baditu, bai bizimoduari aurre egiteko, bai CAP ikastaroa ordaintzeko.

«Las empresas deben cumplir con las normas de Extranjería y de obtención del título CAP si quieren contratar conductores extranjeros»



José Antonio Santano será secretario de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.- El ya ex alcalde de Irun, José Antonio Santano, será el 'número dos' del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que dirige desde noviembre el vallisoletano Óscar Puente. Santano ocupará el puesto de secretario de Estado en el citado ministerio y ha dejado por lo tanto la alcaldía de Irun tras 21 años en el cargo. En la foto, el ministro con su secretario.

Moduluen zerga sistema mantenduko da 2024an

Ogasun Ministerioak abenduaren 28ko BOE Agiri Ofizialean argitaratu zuenez garraioaren sektorean mantendu egingo da 2024an zergak ordaintzeko moduluen sistema. Beraz beste urtebetez luzatuko dira 2024rako Errenta Aitorpenaren zenbatespen objektiboa eta BEZaren sistema berezi sinplifikatua.

Araba, Bizkaia, Gipuzkoa eta Nafarroako Foru Ogasunek aurreko urteetan aplikatu izan diren mugak mantenduko dituzte sistema honen bidez kotizatu

ahal izateko, hau da, 250.000ko fakturazioa izango da topea.

Litekeena da 2024a izatea moduluen sistema hau aplikatzen den azken urtea. Ez da uste asko aldatuko denik, baina ez da orain arte egin den bezala egingo. Madrilgo Gobernuak 2023an hasi zituen sistema "zaharkitua" ordezkatzeko negoziazioak. Fakturazio bolumen jakin bat dutenak BEZ aitorpenak aurkezteko bete-beharretik salbuetsiko lituzkeen sistema frankiziatua martxan jartzea aztertzen ari da.

Subvención para instalar los nuevos tacógrafos

Los transportistas autónomos deberán empezar ya a pensar en sustituir el tacógrafo e instalar el moderno aparato inteligente de segunda generación que será obligatorio para todos los vehículos desde agosto del año que viene. Los interesados pueden optar a una subvención de un máximo de 3.000 euros que se tramita en todas las oficinas del sindicato Hiru. El plazo para presentar las solicitudes está abierto hasta el 30 de junio. El transportista deberá contactar con el proveedor por su cuenta en una página web.

El proceso de sustitución de los tacógrafos convencionales por los nuevos de segunda generación está siendo caótico. En teoría los vehículos nuevos ya deberían venir de fábrica con el tacógrafo inteligente instalado. No ha sido posible por falta de aparatos disponibles y Tráfico abrió un paréntesis hasta fin de 2023 para poder prematricular camiones nuevos sin el nuevo tacógrafo y matricularlos definitivamente en los próximos meses cuando los aparatos de segunda generación estén disponibles.

Los plazos para la sustitución se acortan. Antes de que finalice el año recién estrenado todos los vehículos que hagan transporte internacional deberán tenerlo; los vehículos que actualmente utilicen un tacógrafo de primera generación deberán sustituirlo por el nuevo obligatoriamente antes de agosto de 2025.

► ZER BERRI?



Salbuespen neurriak errefusatu dituzte euskal sindikatuek

Hego Euskal Herriko lau hiriburuetan elkartu ziren ELA, LAB, ESK, STEILAS, CGT/LKN, CNT, HIRU eta EHNE sindikatuetak hainbat ordezkarri, abenduaren 20an, "Konponbiderako Giltza" dinamikarekin bat egin, euskal presoen etxerako atea zabalduko duen giltza eskuartean hartu eta oraindik euskal presoek aplikatzen zaizkien salbuespen neurriak betirako kentzea eskatzeko. 11.00etan Gasteiz eta Iruñean, Foru Plazan eta Udal Plazan, eta 12.00etan Bilbo eta Donostian, Albiako lorategian eta Alderdi Ederren, hurrenez hurren, lauetan "langileok konponbiderako giltza eta "Salbuespen neurriak, STOP" leloekin. "Izan gaitezten milaka giltza konponbidearen eta bizikidetzaren ateak parez pare irekitzeko bidean".



Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Hurrengo ikastaroak Gipuzkoan egingo dira Lasarteko bulegoetan: CAP titulua berritzeko prestakuntza urtarrilaren 27-28 eta otsailaren 3-4-10ean; ADRa eskuratzeko ikastaroa, aldiz, urtarrilaren 26-27-28 eta otsailaren 2-3an. Otsaila amaieran eta martxoaren hasieran emango da ADRa berritzeko ikastaroa, eta martxoan CAP berritzekoa, denak, Lasarten.

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

El sindicato Hiru organiza cursos de **Formación continua de CAP, Obtención y renovación de ADR** en las oficinas de Lasarte-Oria, Larrabetzu y Langraitz-Oka. Los próximos cursos se impartirán en las oficinas de Lasarte-Oria: renovación del CAP 27-28 de enero y 3-4-10 de febrero; Obtención de ADR, 26-27-28 de enero y 2-3 febrero. A finales de febrero, principios de marzo, se llevará a cabo el curso de renovación de ADR, y, a lo largo del mes de marzo, la renovación del CAP, todos los cursos en Lasarte-Oria.

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. Interesados llamar a los números de teléfono **943 611 024 625 605 447**

Necesitamos **chofer para reparto** con un camión de tres ejes en Gipuzkoa, Bizkaia y Araba. Interesados contactad en número **943 554 600** o donostiarrasl@gmail.com

Salgai

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

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

Se vende **Plataforma Leciñena** extensible hasta 16,76 metros
Interesados llamar al número de teléfono **600 901 375**

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

Baldintza kaxkarretan kaxkarrenak, garraio arinean

La precariedad no cesa. Sobre todo en el ámbito del transporte ligero. Once repartidores de Correos Express que llevaban décadas trabajando exclusivamente para la citada empresa se han quedado sin trabajo después de que se negarán a firmar un “nuevo contrato” para el año 2024 en unas condiciones abusivas, con la obligatoriedad de trabajar de lunes a sábado, e incluso el domingo si la empresa lo requiere; y con unas tarifas irrisorias que no les alcanzan ni para hacer frente a los gastos de vehículo, combustible, talleres, peajes, etc. Es uno de los casos de precariedad que abordamos en las siguientes páginas. La consecuencia es que muchos transportistas autónomos están dejando la actividad. El año pasado, 2023, Hiru ha contabilizado 56 bajas de afiliación. Algunos han optado por otros trabajos. Otros por la jubilación. Son datos, no relatos.

Garraioan, oro har, baldintzak kaskartzen ari badira, okerren daudenak arinean dabiltzanak dira, zalantzarik gabe. Furgoneta eta kamioi txikiak dituzten garraiolari autonomoen eguneroko egoera oso larria da, esplotazioaren mugan dira asko. Kasu ugari jarri dira aspaldion agerian. Gehienetan enpresek erabakitzen dituzte langileen tarifa, baldintza eta bete-beharrak. Sarritan, garraiolari autonomo horiek ez dute atsedena, oporrak, kaleratu ondorengo kalte-ordainak edo lan-baldintzak negoziatu eta hitzartzeko eskubiderik. Enpresek jarritakoak hartu, beste erremediorik ez daukate. Bestela ez dute lanik izango. Hori gertatu zaie urte hasieran Correos Express enpresarentzat lan egiten zuten langile autonomoei. Sei kasu dira Bizkaian, bost Araban.

Tamalez, lanik gabe geratu dira banatzaileak, enpresaren baldintzak ez dituztelako onartu. Batetik lanaldi oso luzeak ziren, astelehenetik larunbatera astean sei egun lan egitera behartzen dituzte eta igande batzuetan ere bai, hori bai, 48 ordu lehenago jakinarazita. Bestetik, huskeria ordaintzen diete.

Irabaziak asko urritu dira sektorean. Bizimodua, oro har, eta prezio guztiak gora doazen bitartean garraio arloko tarifak ez dira igotzen. Are gehiago azken urteotan behera egin dute. Soldata duina jasotzen

zuten garai batean, egun pare bat atsedeen hartuta ere. Egun, asko estutu da, eta hori ere ez, orduak sartu arren. Lanaldiak luzeak dira. Arriskuak handiak.

Gazterik ez

Horrela ez da erreleborik. Zahartzen ari da sektorea. Hiru sindikatuan gehienek 50-55 urte baino gehiago dituzte. Askok damutzen hasi dira eta bizitza alperrik galdu dutela diote. 20 urte gutxiago balituzte, ez luketela errepidera joko. Gustuko dute gidatzea, abentura, baina euren bizitza gehiago. Gainera, ez dute

«Once repartidores de Correos Express han perdido su trabajo por no firmar el contrato ‘abusivo’ propuesto por la empresa»



sektorea erabat prekarizatuta dago. Garraiolariak ezin, bestela ere, kasu gehienetan, lana eta bizimodua bateragarri egin. Azkenean lana gailentzen da bizitza pertsonalaren gainetik. Ezin bereizi. Gogorak dira, gidaldi eta lanaldi luzeak; sarri azken banaketa egin eta, korrika, doaz, etxera, atseden hartzera, behar adina lo egin eta hurrengo egunean, berriro lanera joateko, bost zentzumenak adi-adi, arriskuak saihestu ahal izateko.

Egun librerik ez

Astelehenetik larunbatera lan egin behar baduzu, ia egun librerik ez baldin badaukazu, nola antolatu bizimodua, etxeko bizitza. Sektoreko enpresa oso gutxi dira, langileei aurretik asteko atseden-egun, jaiegun eta oporrak jasotzen dituen lan-egutegia ematen dietenak. Eta ez hori bakarrik, sarri, azken orduan jakiten dute hurrengo eguneko zeregina. Enpresa askok azken 24 ordutan ematen dute egin beharrekoan berri. Eta gero, telefonoz kontrolatu ere bai nondik nora dabilzan.

Los autonomos de Express trabajan para Correos en precario.

seme-alabentzat sufrikariorik nahi. Zalantzarik gabe, ez da garraiolari gazterik izango baldintzarik hobetzen ez den bitartean.

Alberto Garoñak 30 urte eman ditu garraiolari autonomo eta badaki zertaz ari den. Bizitza kamioiaren gainean joan zaiola sentitzen du. Astea kanpoan pasatzen zuenean asko sufritzen zuen seme alabak etxean utzi eta alde egiten zuenean. Gero eguneko lan bat topatu zuen, baina goizean goiz, 5.00etan, hasi eta gaueko 21.00 aldera arte lan egiten zuen. Orain pozik dago, zortzi ordu

lan egiten ditu tailer batean, beretzat "jardun erdia" lehen horren bikoitza egiten baitzuen.

XX. mendearen bigarren partean, azken hamarkadetan, aurrerapauso handiak eman ziren langileek zituzten baldintza kaxkarrak gainditzeko. Oro har, argi dago gaur egun egoera hobean daudela. Lanaldiak murriztu ziren, -ordu gutxiago lan egiten da egun-, oporrak finkatu, lan segurtasuna hobetu eta abar. Beraz, hobeto daude lanbide gehienetan; garraioan ez hainbeste. Okerrera egin du,

Garraio arinak egiten dituztenen artean asko ugaritu da estresa eta horregatik gertatzen diren istripuak. Korrika dabilza alde batetik bestera, askotan huskeria kobratuz zerbitzu bakoitzeko. Horren guztiaren ondorioz, garraiolarien artean gero eta ugariagoak dira, depresio eta buruko arazoak. Eta garraiolarien lanarekin zerikusi argia duten arren, gaixotasun arrunt gisa hartzen dira, ez profesional gisara. Garraiolariak ez zaizkie laneko gaixotasunik aitortzen.

Ez daukate 60 urterekin erretiroa hartzerik ere adin horretatik aurrera kamioi zisterna batekin edo atzean 40 tonarekin gidatzea oso arriskutsua izan daitekeela jakina den arren. Gero, ezbeharren bat gertatzen denean denak kamioi gidariari leporatuko diote, berari begira egongo dira. Destino txarra garraiolariarena, hilerria ez bada, epaiketa.

«Ahora en la empresa trabaja 8 horas, media jornada; antes de autónomo trabajaba 16, de 5.00 de la mañana a 21.00 de la noche»

ERREPORTAJEA

Oro har jendarteak uste du lanbide erosoa dela. Ez dira jabetzen hainbat kontuz: seme-alaba edota senide kutunengandik urrun zaudela, 40 tona daramatzazula, baldintzak negargarriak direla. Bihotzekoa izan edo beste arazoren bategatik konortea galduz gero, arriskua handia dela. Astero gertatzen dira kamioien istripuak. Azkena Bilboko Portuko sarreran. Kamioiak bazterra jo eta su hartu zuen. Garraiolaria ere bertan kiskali zen. Ez zuen kamioitik salto egiterik ere izan.

Correos Express-eko kasua

Correos Express enpresak urtetan beraientzat jardun diren hamaika garraiolari autonomo lanik gabe utzi ditu, urtarrilaren 2tik aurrera, hauek ez dutelako gehiegikeriaz betetako kontratu berria sinatu nahi izan. Langileak "historiko" deituak dira, Correos Express enpresarentzat bakarrik lanean ibilbide luzea dutelako (20 eta 35 urte bitartean).

Enpresak 2024rako proposatu duen kontratu horren baldintzak eta bete-beharrak oso kaxkarrak dira, onartezinak: astelehenetik larunbatera lana, igandean ere bai, enpresak 48 ordu lehenago eskatzen badu eta beste hainbat gehiegikeria, zigor klausula eta neurritz kanpoko arau. Esate baterako, egunero 150 euroko zigorra jasoko dute banatzaile autonomoek ibilgailua enpresak nahi duen egoeran ez baldin badago, txukun eta garbi, enpresak arbitrarioki erabakitako baldintzetan.

Gainera, enpresak proposatu dituen tarifak oso urriak eta eskasak dira, gutxiengo mailara ere ez dira iristen. Baldintza horietan langile autonomoak ezin zerbitzurik eskaini, ez lukeelako irabaziko ezta bere kostu finkoak (ibilgailuak eta inbertsioa) eta aldakorrak (erregaia, tailerrak, bidesariak...) ordaintzeko



Correos Express obliga a los repartidores a trabajar de lunes a sábado.

ere. Beraz, ez da bideragarria langilearentzat, kontuan izanik egungo egoera ekonomiko larria, kontsumo prezioen etengabeko igoera eta inflazio-testuingurua.

Morrontza eta menpekotasuna

Oro har, garraio arinean ari diren autonomoen egoera oso kaxkarra da. Langileek, gehienetan, ez dute tarifa, atsedena, opor eta beste negoziatzeko eskubiderik; enpresek erabakitzen dituzte garraiolari autonomo horien lan-baldintza eta bete-beharrak. Kasu honetan, baldintza horiek eta kontratua bera, Correos Expressek idatzi ditu erabat; alde batek eta bakarrak, banatzaileek ez dute ezer esaterik izan; "morrontza eta menpekotasunaren adibide argia da. Enpresak langileen morrontza-konpromisoa nahi du, bere menpe izatea".

Aspalditik ari dira elkarrekin lanean Hiru, UGT-Uniatramc eta Asotrava elkarrekin garraio arinean diharduten garraiolari autonomoen baldintza kaxkarrak hobetu nahian. Eta elkarrekin salatu dute publikoki Correos Express enpresaren jarrera eta jokabidea. Are larriagoa, kontuan izanik, gainera, Correos taldeko enpresa publikoa dela Express. Gainera, Bizkaiko Correos Express-eko lantokian antzemandako hainbat irregulartasun salatu dituzte Lan eta Garraio Ikuskaritzan: berez biltegiko langileen lanak direnak, banatzaileei derrigortzea; soilik enpresa horrentzat lan egiten duten arren, autonomo horiek TRADE gisa ez aitortzea; legea betetzen ez duten autonomo eta enpresak kontratatzea, besteak beste, garraio-baimenik gabeko ibilgailuak edota alta eman gabeko soldatapekoak.

«Correos Express redacta unilateralmente el nuevo contrato. Es un compromiso de servidumbre de los firmantes con la empresa»



Kontratatu zuen enpresak eta helmuga zuenak zein aseguru-etxeak bizkarra eman zioten Errumaniako garraiolariari.

Solidaridad frente a precariedad y abandono

Un transportista rumano bloqueado, durante cinco días en un camino rural de Elorrio, recibió la ayuda de unos jóvenes vecinos ante la pasividad del cargador, destinatario y aseguradora

Bost egunez Elorrion kateatuta egon zen garraiolari errumaniarrak ez du sekula ahaztuko Bizkaiko herri horretako lauzpabost gaztek emandako laguntza. Ez Udalak, ez garraiolariak helmuga zuen Betsaide fundizioak, ez bere enpresak, ez aseguru konpainiak, ez zioten babesik eman egoera larrian zegoen arren. Hormigoizko errepide bazter batean, herritik oinez 20 bat minutura. Mugitzeko zailtasunak zituen gainera. Hanka bat galdu zuen trafikoko istripu batean.

Leo se llama el transportista rumano que quedó atrancado el 27 de octubre en un camino rural de Elorrio. Pasó allí cinco días hasta que fue remolcado por otro camión

y pudo volver a Barcelona donde reside. Ni la empresa para la que trabaja, ni la fundación de Elorrio destinataria de la chatarra que transportaba en su camión, ni la

compañía aseguradora del vehículo y la mercancía le echaron una mano. Unos jóvenes de Elorrio que se encontraron con él allí le ayudaron hasta que pudo salir.

El hombre estaba desesperado. «Me parece una barbaridad, le dejaron vendido. Nadie se preocupó por él, ni Ayuntamiento, ni sus jefes, ni el seguro, ni nadie; yo mismo llamé a un amigo que trabaja en la empresa Betsaide para que hicieran algo por el transportista que llevaba varios días tirado».

De lo sucedido en Elorrio hay varios aspectos significativos. El transportista estuvo desamparado, tiene una minusvalía, una pierna ortopédica, y casi no podía ni subir al

ERREPORTAJEA

camión que se encontraba inclinado con las ruedas traseras incrustadas en una zanja. Sus jefes no movieron un dedo por él; sin embargo le llamaron para que cargara de nuevo en Zornotza poco después de que sacaran el camión de la cuneta, gracias a la colaboración desinteresada recibida en Elorrio. Al final pudieron rescatar el camión con la ayuda de unos trabajadores portugueses de las cercanas obras del TAV. «Lo sacaron enseguida; sin utilizar la grúa, tiraron del camión atado a un cable» explican los jóvenes de Elorrio que asistieron al transportista bloqueado a un par de minutos en coche desde la fundición, no muy lejos del centro de Elorrio «unos 20 minutos andando».

Cuatro mil euros

Ya el día del incidente otros trabajadores de las obras se ofrecieron a sacar el camión con una Bulldozer, «le pedían 4.000 euros. Él quería que le sacaran, pero habló con el jefe, y aquel dijo que nada. Estaba muy agobiado porque pensaba que tendría que pagar el rescate de su bolsillo.» El seguro se excusó argumentando que se había alejado de la ruta normal, que se había desviado varios metros de la carretera general. «Tampoco se preocuparon el cargador ni la empresa destinataria».

Evidentemente el transportista rechazó la propuesta para cargar en Zornotza. Sólo quería estar un rato con los jóvenes que le ayudaron y volver a Barcelona donde vive para reunirse con su familia. «Lo más alucinante fue que el lunes sacamos el camión, Leo llamo a su jefe para comunicarle y a los diez minutos ya le estaba llamando para cargar en Amorebieta. Leo evidentemente les mando a freir espárragos. Ese día estuvo con nosotros, dejó el camión para que lo limpiaran y revisarán



Kubierta gabe gelditu zen garraiolaria ateratzeko saiakeran.

en el taller, cenamos juntos y luego se marchó a Barcelona, a casa, para estar con su familia».

Uno de los jóvenes, que reside en un caserío próximo al lugar del siniestro, «justo al otro lado de las putas obras del TAV», recuerda que «en 2018 ya se murió un

transportista aquí en Elorrio, un búlgaro. Debajo de mi casa no va a volver a ocurrir algo así».

Fue el primero que se aproximó al accidentado: «Vi el camión medio volcado y el transportista allí, también tirado, tenía dificultades de movilidad con una prótesis en

«Lehenengo egunean esan nion, zerbait behar bazuen, jatekoa, dutxa, edozer, ondoan bizi nintzela, apur bat gorago baserri batean»



Argazki hau Ezkarai aterata dago. GPSak askotan nahasten ditu garraiolariak.

una pierna; no sabía ni castellano, ni inglés... Rumano puro y duro. En ese momento estaba con un municipal que le estaba montando la bronca diciendo que iba a llamar a la Ertzaintza, que le iban a multar... Es cuando les dije que no había problema, que solo obstaculizaba el paso a mi caserío y a otro, al que ya le avisaría; además tenemos otra carretera de acceso, no pasa nada hasta que lo saquen; así pudimos mandar a la policía de allí».

El transportista no sabía ni como agradecerles, «ya se veía preso, se pensaba que lo iban a llevar, me decía que no conocía a nadie aquí». Durante los cinco días que estuvo bloqueado, Jokin y sus amigos, Niko, Aketz y Ane le facilitaron todo lo que necesitaba. «Nunca pensé que en una situación así me haría una amistad de esta

envergadura con una persona que vive a 4.000 kilómetros. Y casi sin entendernos. Nos comunicábamos con el Google traductor; él lloraba. Nos intercambiamos los teléfonos y tuvimos contacto directo durante los cinco días, ahí estuvimos para lo que necesitara. Nos cayó bien. Ya nos gustaría a nosotros también que nos ayudaran si nos pasara algo así».

«Ya le dije que si tenía algún problema, quería o necesitaba algo yo tenía el caserío un poco más arriba. Comida ducha, lo que quisiera... El primer día ya le bajé la cena» comenta Jokin. A partir de ese día Ane le preparaba los táperes de comida. También le llevaron cargadores para el móvil, tabaco... «Se acordará toda la vida. Él también es muy generoso y estaba muy agradecido; no sólo por la comida sino por las conversaciones y el

apoyo recibido en una situación en que todo se le venía encima. Se emocionaba con nosotros, lloró mucho. También nos reímos mucho. A mí me llegó al corazón. No entendía que cuatro chavales se quedaran con él. La mayoría pasaban, sonreían y se iban».

Aketz fue otro que no faltó a la cita con Leo todos los días. «Le encantan estas salsas». Suelen moverse con un 4x4 por el monte, más de una vez se han quedado inmovilizados, «y teníamos un camión atascado en casa». A su juicio, la policía municipal y la Ertzaintza más que ayudarle le presionaron. «Podían haber informado a la empresa Betsaide de que un transportista que se dirigía a sus instalaciones estaba bloqueado a un kilómetro para que lo sacaran». Pero, nadie colaboró con él tras el contratiempo. «Luego el último día cuando todo estaba solucionado le preguntaban si necesitaba algo».

Los jóvenes que lo visitaban todos los días vieron que la policía se acercó varias veces. «No había solución, le decían que no podía estar allí, que obstaculizaba el tráfico, pero tampoco podía salir porque estaba atrapado. No podía mover el camión. En algún momento pensamos que nos llevarían a nosotros por defenderlo. La policía le amenazó con que le iban a denunciar, y al día siguiente Leo intentó sacarlo como fuera,



PAMENDI

943 624193 info@tallerespamendi.com

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

DAF salmenta 699 838 069

*Mekanika eta Elektrizitatea
Zerbitzu ofiziala*

**DAF
ISUZU**

**SCHMITZ
CARGOBULL** 

ERREPORTAJEA

lo llevó cada vez más abajo, pero no pudo y lo dejó peor. Se quedó sin neumáticos. Las tenía lisas. El camino es de hormigón rayado y le comió las cubiertas. Quería salir como fuera, pero tenía 38 toneladas encima».

Descarga complicada

Al día siguiente encontraron al transportista subido al camión sudando. «Llevaba cuatro horas intentando quitar el toldo, para poder descargar luego el camión. No podía soltar la lona que estaba enganchada a las ramas de un árbol». Desde la empresa enviaron un camión con su grúa para vaciar el camión. «Hizo lo que pudo el primer día porque no alcanzaba todo. El jueves se llevaron sólo parte de la carga, los paquetes de chatarra de la parte de atrás. El viernes estuvimos moviendo la carga de chatarra nosotros. Con el todoterreno, unas cinchas y empujando a mano para que el lunes se llevaran lo que quedaba».

Betsaide SAL es una fundición que desde Elorrio suministra piezas de hierro a empresas de automoción. «Parece que el chofer bajó de la variante hacia Betsaide, en la entrada al barrio de Iguria, cerca de la carretera a Kanpazar, preguntó por la empresa, alguien se prestó a guiarle con el coche por delante, y le siguió hasta que se quedó inmovilizado. El GPS también manda por ahí. No era el camino más adecuado para un camión cargado con toneladas de chatarra. Estando allí vimos otros camiones que iban a acceder por ese lugar, nos vieron y se dieron la vuelta. Pero iban a entrar por ahí» explican los jóvenes.

En su opinión, no ha sido el primero que ha tenido problemas y no será el último. «Sinceramente



Aketza eta Jokin, garraiolariari lagundu zioten gazteetako bi.

creo que la propia fundición Betsaide o el Ayuntamiento de Elorrio tenían que señalar bien el acceso a la empresa: vienen diariamente un montón de camiones, con chatarra. Preocúpate de que lleguen bien a su destino, que no cueste nada; y si un camión que te trae material tiene algún problema, preocúpate. Más si es de fuera. Porque si le pasa a uno de aquí, no pasa nada, el mismo día está durmiendo en casa».

Sólo los jóvenes se preocuparon de intentar desbloquear el camión. Hablaron con trabajadores portugueses de las obras del TAV que lograron sacar el camión de la cuneta. «Por casualidad, el jefe del grupo conocía la empresa del transportista, trabajan juntos,

hacen portes para la obra. `No será verdad. Cuando se libre nuestro camión grúa, lo sacamos´. Leo le preguntaba cuanto tenía que pagarle y el portugués le respondió que le dejara en paz, que se quejara a su jefe, `lo que yo quiero es que te vayas, me molesta que estes aquí tirado durante cinco días´. Al final una persona por su cuenta solucionó el problema. Ni Ayuntamiento, ni seguro, ni cargador».

Los jóvenes de Elorrio conocieron directamente la precariedad que predomina en muchos ámbitos del transporte: «Tengo amigos transportistas, y si no hay relevo, es porque es un trabajo muy duro y, ahora, está muy mal pagado. Antes tenían más margen. ¡Que quiten

«GPSak ere baserri bide horretatik bidaltzen zaitu, hainbat tona daramaten kamioientzat biderik egokiena ez den arren»



Gazteek deitu zuten Betsaide fundiziora kamioia hustu zezaten. Gero, langile portugaldar batzuek atera zioten kamioia musu-truck.

montes con el todoterreno y me quedo tirado, que un casero de allí me acoja como he acogido yo a Leo, con una botella de vino y unas alubias». De momento es Leo quien sigue visitando Euskal Herria. «Cada dos meses más o menos viene a Bilbo» y les hace una visita. Y siguen comunicándose por videollamadas con el nuevo amigo.

Los jóvenes opinan que «cada día hay menos solidaridad y empatía. No hay más que mirar a todos los que venían a cotillear, a ver lo que había pasado y sacar fotos al camión. ¡Si vienes a eso, tráele algo al hombre!»



Minusvalía

El transportista rumano tenía el camión adaptado. Su minusvalía conmovió aún más a los jóvenes: «Una noche me contó que en 1998 tuvo un accidente en Italia con un camión frigorífico. Se le reventó la rueda delantera izquierda, perdió el control y se estampó contra otro camión. Estuvo dos años en coma. No encontraban a sus padres rumanos y su jefe tuvo que firmar para que le cortaran la pierna. Estaba en peligro de muerte. Nos contó que había sido campeón rumano de boxeo. Se le hizo duro despertarse de nuevo después de tanto tiempo, y sin pierna».

«Ya le veía que cojeaba, hasta que una mañana le vi sin la prótesis; desde entonces, ya tenía otra razón para no dejarle tirado. No podía casi andar ni subirse a la cabina. A mí me costaba subir; le decía a Leo, `no sé cómo puedes subir´. El camión inclinado, dificultaba la labor. Lo hacíamos entre dos, uno abría y agarraba la puerta que pesaba un montón, y el otro subía. La otra puerta no se podía ni abrir» finalizan.

esos márgenes a los de arriba y les den a los de abajo!» Está claro que es un oficio de mucho riesgo, no sólo por los accidentes de carretera, sobre todo por la responsabilidad que implica, inversión, contabilidad, clientes, carnet, título, etc. «Todo.

Aunque tú reclames habrá otro que acepte y, así, no hay nada que hacer».

Aketza lo tiene claro. «A mí me gustaría, si voy alguna vez a Rumania `a lo loco´ a andar por aquellos

«Garraiolariaren ezintasunak are gehiago hunkitu gintuen. Hankarik gabe ikusi nuenetik beste arrazoi bat nuen bakarrik ez uzteko»

Alberto Garoña: «Siento que he desperdiciado la vida en el camión»

Bizitza errepidean alperrik galdu ote duen zalantza dauka Alberto Garoña garraiolariak. Gaur egun baldintza onetan ari da lanean fabrika batean, baina urtetan pasa du egun osoa bolanteari helduta. Zailtasunak areagotu egin dira azken urteotan eta normala ikusten du sektorean gazterik ez izatea. Ez luke semea horretan ikusi nahi. Egun zortzi ordu egiten ditu lan, «jornada erdia» eta oso pozik dago.

Después de casi toda la vida de transportista autónomo, Alberto Garoña trabaja ahora en una fábrica, básicamente haciendo labores de transporte. Ha sido «la salvación», cuando, una vez más en la vida, se encontraba «al borde del abismo». «Estaba a punto de hundirme y me hicieron una oferta irrechazable. En una de las fábricas donde he trabajado durante un par de años, bastante de continuo, se jubilaba el chofer de un camión pequeño y no me lo pensé».

En los últimos años ha trabajado para otra empresa en condiciones aceptables, «a precios decentillos para lo que hay en el mercado, pero desde los tiempos de pandemia la empresa no levantaba cabeza, iba de Erte en Erte, a trancas y barrancas, ahora bien, ahora no tan bien», lo que preocupaba al transportista arabarra, ya que «el panorama no está para ir pidiendo trabajo a las empresas: los grandes ya se sabe

lo que te dan, una miseria; durante algunas temporadas he tirado de amigos, que como yo trabajaban para las fábricas y te ofrecían trabajos, cuando uno no tenía tiraba del otro, funcionaba pero tampoco les sobra trabajo».

Al precio de las flotas

En su opinión, cada vez es más complicada la tarea del transportista autónomo que trabaja para pequeñas empresas que quieren el servicio del autónomo al precio de las grandes flotas, es decir, prefieren trabajar con autónomos pero al precio que ofrecen las grandes empresas: «Ya no se puede pedir trabajo en las fábricas como se hacía antes, muchos ya no quieren trabajar con

autónomos; a la hora de poner precio a los portes, te hablan de que `en tal agencia me cobran tal´, `pues que lo hagan ellos´, `prefiero que lo hagas tú que lo haces mejor´, `pues paga un poco más´ ... Quieren que trabaje yo al precio de ellos».

Este tipo de conversaciones son habituales entre empresarios y transportistas autónomos: «muchas veces acabábamos entendiéndonos, llegábamos a un acuerdo, pero cada vez es más complicado. Así, en lugar de buscar trabajo y comer marrones, mejor dejarlo a tiempo. Veía que me iba a hundir y acepté la oferta de esa empresa».

Las grandes flotas del transporte marcan el precio de los portes: Hay que ir al ritmo de ellos. Así, empeoran las condiciones del sector y no hay relevo: «Está cambiando excesivamente. Es mi caso y creo que el de muchos. No puede ser que para que te llesves un sueldo digno, tengas que arriesgar tanto, poner el propio camión, con todo lo que cuesta, asumir los riesgos de la inversión etc. tampoco le puedes sacar mucho beneficio a un vehículo».

«Enpresek autonomoekin lan egin nahi dute baina flota handien prezioan. Horrela ezin daiteke. Beraz, garaiz utzi dut»



Garoñak aitortu duenez gero eta zailagoa da enpresa txikiekin lan egitea.

«Si ya lo tienes, estás metido en la rueda y tiras para adelante, pero para cualquier chaval es impensable; invierte una millonada para trabajar 16 horas al día y llevarte dos mil euros a casa. No tiene sentido y es lo que sucede. Los grandes pueden asumir que un camión sólo le dé un beneficio de 1000 euros al mes, al tener 100 camiones ya ganan 100.000. Pero una persona no puede arriesgar lo que cuesta un camión para

ganar un sueldo normal» opina Alberto Garoña. «Es mi postura y es lo que veo. El autónomo tiende a desaparecer. El que tiene una edad y está trabajando regular va aguantando y se mantiene en el sector, sin cambiar de camión. Detrás de mí no hay nadie, yo soy de los últimos. No hay un sólo joven de unos 30-35 años».

Le preocupa que vaya a «desaparecer el transporte de

«Autonomoa desagertzeaz da. Adin batetik aurrerakoek eusten diote, hori bai, sarri, kamioi zaharrarekin. Atzetik ez dator inor»

cercanía, el autónomo; las grandes empresas no darán las mismas prestaciones: El transportista que conocía al cliente y se preocupaba por la mercancía... Ahora, nada, camión que llega, camión que cargan y a cruzar los dedos. Se ha perdido todo eso. Ésta es mi opinión, yo creo que compartida por casi todos nosotros».

Precariedad de los chóferes

Alberto Garoña considera que la precariedad del sector se manifiesta también entre los chóferes. «Las malas condiciones se aplican también a los asalariados que meten también un montón de horas de trabajo. Toda la semana fuera de casa para llevarte dos mil euros, come de ahí, etc. ¿Qué te queda? ¿Cuánto llega a tu casa? Desde el domingo hasta el viernes fuera de casa, comiendo y cenando por ahí, durmiendo en una litera, con un ojo abierto para que no te roben... No puede ser».

Son muchos los transportistas autónomos que han dejado su camión y se ponen a trabajar en empresas de transporte. Para Alberto Garoña tampoco era una solución: «no quería bajarme de mi camión para subirme al camión de otro. Las bases de cotización de los chóferes son bajas, con lo cual de cara a la jubilación, de autónomo mal, pero de chofer tampoco mucho mejor. Los sueldos tampoco son maravillosos... Menos mal que conseguí trabajo en la fábrica, no me quejo; al tener el título para llevar camiones, me suben de categoría y estoy en unas buenas condiciones, cotizo bien. No estoy en el convenio de transporte. Soy un trabajador más de la empresa». Hace repartos con el camión, carga, descarga y otros trabajos en el almacén».

▶ ELKARRIZKETA

«Trabajo mis ocho horas, básicamente con el camión, eso sí, yo me cargo y yo me descargo y también me toca trabajar con la carretilla y la grúa». Alberto Garoña está encantado. «Ahora empiezo a vivir. No me lo pienso; trabajo `media jornada´, ocho horas diarias; En casa nos reímos con la broma de que ahora trabajo media jornada. Tengo tiempo para todo. Puedo vivir. Hasta ahora mi vida ha sido el camión. Ahora libero todos los fines de semana...»

Todo el día trabajando

Ya llevaba años durmiendo todos los días en casa, trabajando de lunes a viernes, pero no le satisfacía del todo. «He perdido la vida en el camión. Yo lo siento así. He perdido la vida en la carretera, para no tener nada. Me levantaba a las 5 de la mañana y volvía a casa a las 9 de la noche después de estar zumbando todo el día. Llegaba el finde y estaba trallado. Total no hacía nada, sólo descansar».

Recuerda que cuando empezó con un primo transportista estaba lleno de ilusión. «me echó una mano buscando los primeros trabajos, me gustaba; hasta que vi la oportunidad de comprar camión, y para adelante. Con ilusión se saca pecho. Él vendió pronto el camión, hace años, durante la crisis del 2008, creo... Yo no, me gusta el volante, me gusta la carretera».

Altibajos

Otra cuestión preocupante con el tiempo, «cuando ya tienes una edad», son los altibajos. «Yo como autónomo he tenido muchos. Cuando la cosa va bien, trabajas muchas horas, pero ganas dinero. Pero si la cosa va mal, te arruinas. Cuando tienes 30 años te sobra capacidad para



Zorionsua da autonomo izateari utzi dionetik. Ordu gutxiago egiten du lan.

levantar una situación así. Pero ya cuando te acercas a los 50, ya no es tan sencillo, y piensas: `¿y si me arruino?´ Ahora para levantarte está mucho peor, no es tan sencillo. No es como antes. Tampoco hay ahora ayudas para cesar la actividad. Por eso estoy feliz como estoy, encantado».

Durante el tiempo que ha estado de autónomo se siente engañado: «Si un tío se gasta la

pasta en un camión, se arriesga y está 16 horas al día trabajando, no puede ser que viva como cualquier otro obrero. Tienes que ganar más». Y si tiene un siniestro tener la tranquilidad de comprar otro vehículo, «es que debería ser así, si un día tienes un golpe con el camión y va al desguace, deberías decir, no pasa nada, trae otro aquí, lo pago. Hoy, si tienes un siniestro con el camión te has buscado la ruina». Compañeros

«Goizeko 5.00etan ateratzen nintzen etxetik. 21.00etan itzuli. Asteburura leher egina heltzen nintzen. Atsedena besterik ez nuen nahi»

«Gaur egun, bizi ibilita, zeozer eramango duzu etxera. Lasai bazabiltza, ez duzu, ezta dituzun gastuak ordaintzeko ere, eskuratuko»

«Gauza politikak ditu garraioak, momentu onak, adiskideak, gustuko dut errepidea... baina bizitza joan zaidala sentitzen dut»

que han tenido una desgracia de este tipo, dicen `¿que he hecho con mi vida?´ ».

Jubilación

Son varias las problemáticas que ve para el transportista autónomo. Una jubilación digna es una de ellas. Tiene compañeros que teniendo una buena ruta a Madrid lo dejaron. «No querían eso, preferían trabajar en cualquier empresa, cotizar y retirarse. En cuanto le ofrecieron trabajo no se lo pensó dos veces. Vendió el camión y comenzó a trabajar en una empresa. `Lo mejor que he hecho en mi vida´, decían».

Mientras, el autónomo ahora probablemente va a tener que estar trabajando hasta los 67, y no como antes, que se jubilaban y tenían dinero en el bolsillo. Ahora se retiran sin dinero en el bolsillo y una jubilación de risa» se queja Garoña.

La falta de relevo es otra de las problemáticas del sector. «¿Cómo los vas a animar? Tengo un hijo de 24 años. El pequeño. Le gusta la carretera, pero si me dice que el camión para él, no le he pegado en la vida, pero, entonces sí. le meto un sopapo... ¿Como vas a gastar

150.000 euros para comprar el camión con las tarifas y condiciones que hay? Es que no lo recuperas. Te arruinas».

Perder los ahorros

Alberto Garoña nos cuenta el caso particular de un transportista gallego que ahora tendrá unos 62 años. «Siempre ha tenido un camión pequeño. Toda la vida. Hace un par de años, dijo, `este viejo camión no me va a aguantar hasta la jubilación. ¿Y si lo quito ahora, cojo uno nuevo, y paso los últimos años de primera?´. Pues, el camión le salió muy malo. Del viaje iba directo al taller; es verdad que pagaba la garantía, pero circulaba dos o tres días y otra vez al taller. Una y otra vez, viaje y taller. No puede ser... Ya le cambió todo, pero el vehículo no rulaba. Aunque pagara la garantía, en dos o tres días no trabajaba. Una vez caducada la garantía, totalmente ahogado, decidió vender el camión y ponerse a trabajar de chófer, para cotizar hasta la jubilación. Pues el remate fue que vendió el camión a un particular y reventó el motor en su primer viaje. Otros 14.000 euros que tuvo que poner él. Decía por el camión, que le estaba arruinando hasta después de venderlo. A las

puertas de su jubilación perdió todos los ahorros que tenía, no hacía más que llorar cuando me lo contaba. Eso me marcó, es probable que nos pueda pasar... toda la vida matándote a trabajar para tener dos duros y en cuatro días, la ruina. El hombre, ya no tiene ahorros, sólo la jubilación».

Ajustadísimo

El oficio del transportista ha perdido mucha comodidad y placidez. Hoy es impensable la espera a una buena carga que te acerque a casa: «Ahora antes de entregar la carga ya tienes otra esperándote. Antes había más solidaridad. También había más tiempo. Ahora no, tienes que estar a una hora concreta en el destino, todo está muy ajustado, y no puedes parar ni a saludar a un compañero. Antes trabajaban, si, muchas horas, pero podían parar. Ahora vas, te marcan las pautas y no hay descanso. Yendo apretado, no sacas, y como vayas un poco holgado, ya no cubres ni los gastos».

La sensación que tiene Alberto Garoña «es la de haber desperdiciado una vida en la carretera como ya te he dicho antes. Tiene sus cosas, ha habido sus momentos, me gusta la carretera, conoces a mucha gente, y tienes otros alicientes, pero la sensación que destaca es esa. Cuando mis hijos eran pequeños, sobre todo la hija, el domingo por la tarde me cogía y no me soltaba, `no te vayas aita, los demás padres están en casa´... y piensas, `¿para qué me voy? No he ganado tanto para compensar´ ».

Llegó un momento crítico: «Yo quería cambiar de vida. Desde hacía tiempo. Quería trabajar ocho horas en una fábrica. Como sea. Y de lunes a viernes. De carretillero era bajo el sueldo, y por eso decidí seguir con el camión hasta que me ofrecieron un contrato de ocho horas en este taller, para trabajar con el camión, que es lo que a mí me gusta. Estoy encantadísimo. Soy el hombre más feliz de todo el mundo».

«Garraio bat egin orduko beste bat daukazu zain gaur egun. Asko estutu da egunerokoa. Ez da lehen bezala. Ez dago atsedetik»

BABESA

ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRERA



¿CONOCES ALGÚN SEGURO QUE TE DEVUELVA DINERO?

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

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

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

HIRU ASEGURUAK, precios 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!

Kamioi antzokia.

Sudoku zail xamarrak

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

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

125. aleko erantzunak

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

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