

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

127. ZK

2024/03



Baserritarrak ere duintasun eske



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

Agromovilización general

En tiempos de movilizaciones generalizadas de agricultores y ganaderos de toda Europa para denunciar su pésima situación, jóvenes baserritarras vascos apremiados a buscar una fuente de ingresos y un trabajo fuera del caserío o finca se rebelan ante esas dificultades para seguir en la labor de sus antepasados, Cuestión algo difícil de digerir cuando necesitamos comer todos los días, a poder ser genero cercano y de buena calidad. Promueven la agroecología y quieren vivir de ello.

Los sindicatos agrarios vascos apoyan en general las restricciones de insecticidas, fertilizantes, antibióticos y fitosanitarios previstas en la agenda 2030 europea. La mayoría de las organizaciones españolas, por su parte, no quieren limitaciones y piden a Europa que suspenda esas exigencias agroambientales. Nuestro planeta se encuentra en una situación de emergencia real; los agricultores y ganaderos vascos se han caracterizado por la armonía con la naturaleza. Es, evidentemente, un valor a tener en cuenta.

En este sentido, las administraciones de “casa” pueden apoyar al sector dando a la alimentación la importancia que debe tener en las políticas públicas. Si recomendaran, o incluso obligaran, a escuelas, hospitales y otros centros públicos a comprar productos de aquí la cosa cambiaría. Sería un impulso para los agricultores y ganaderos que subsisten como pueden, una garantía para que puedan percibir jornales dignos, así como, un aliciente para que los jóvenes abandonen sus trabajos y se reincorporen al sector.

Las movilizaciones de los agricultores se asemejan a la huelga protagonizada por los transportistas en marzo de 2022. Aquella convocada por la plataforma de Defensa del Transporte, ésta por la plataforma 6F, ambas están lideradas por personas que en el pasado han sido relacionadas con VOX y movimientos de ultraderecha, que han tratado de aprovecharse de las necesidades de estos sectores para rentabilizarlo políticamente. Pero al margen de los convocantes tanto Hiru como

otros sindicatos y organizaciones de transportistas participaron en el paro y se plantaron para reclamar condiciones dignas de trabajo. Lo mismo han hecho los agricultores y ganaderos.

Y el esfuerzo da sus frutos en varios aspectos. Por una parte, son interesantes la visibilidad de la problemática, la solidaridad apreciada, así como, el compromiso de las Administraciones para abordar su situación, estudiar sus reivindicaciones y posibles ayudas. Los transportistas que llevaron a cabo el paro de tres semanas en marzo de 2022 hicieron un balance similar cuando volvieron a las carreteras.

Merece una mención la nueva convocatoria de paro indefinido en apoyo a ganaderos y agricultores promovido por Manuel Hernández y su plataforma que cuenta con una escasa representación en el sector del transporte. Bluff, fanfarronada, que duró apenas dos días por el nulo apoyo que tuvo. Es la tercera después de otra intentona frustrada a mediados de noviembre de 2022. Más que defender las reivindicaciones justas de los transportistas las desacreditan. Es evidente su interés político para desgastar al Gobierno actual de Madrid.

Transportistas y agricultores piden lo mismo. Unas condiciones dignas que animen a los jóvenes a incorporarse al sector y mantener, así, un servicio de proximidad. Los baserritarras también apelan al “compromiso activo” de la ciudadanía para que apuesten a diario por los alimentos y materias primas que se producen en nuestro territorio. En este aspecto tampoco vendría mal transformar el modelo capitalista vigente, activar mecanismos para el reparto de la riqueza y facilitar así a todo el mundo la compra de productos “de casa” aunque sean un poco más caros.

«Baserritarrek naturarekin bat egiten dute. Kontutan izateko balioa da hori»



Eli Salvatierra

Lista de transportistas morosos

Como os hemos ido informando la Inspección de Transportes viene sancionando desde octubre de 2021 a las empresas que incumplan el límite máximo legal de pago de 60 días. El Ministerio ha publicado la lista de los clientes «morosos» de los transportistas en el segundo semestre de 2023.

Las sanciones incluidas en la LOTT oscilarán entre los 401 y los 6.000 euros dependiendo del importe no abonado en plazo, pudiendo incluso recibir sanciones de hasta 30.000 euros en caso de infractores reincidentes.

Pues bien, se ha publicado que han sido 415 empresas las que han incumplido la normativa en materia de plazos de pago y han sido sancionadas en vía firme durante el segundo semestre de 2023, evidenciando el aumento de sanciones en este punto ya que en el primer semestre del mismo año fueron 64 las empresas sancionadas.

Os dejamos el enlace en el que se puede comprobar la empresa sancionada y el importe de la sanción impuesta, a efectos de consulta:
https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/publicacion_de_sanciones_firmes_en_via_administrativa_y_o_judicial_hasta_31_12_2023.pdf

Los transportistas con dificultades para cobrar a sus clientes en el plazo debido pueden comunicarlo de forma anónima en el buzón de denuncias del ministerio:
https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/TTE_CTRA/INSPECCION/buzon_inspeccion_tecnica/

«60 egunetako epean ordaintzen ez duten enpresei isuna jartzen die Garraio Ikuskaritzak 2021eko urritik aurrera. 415 enpresak gainditu dute muga 2023ko bigarren seihilekoan. Zerrenda argitaratu du Garraio Ministerioak»

Kanpazar: Ez dugu ulertzen

AP8 Peajerik Ez plataforma

Duela 25 urte baino gehiago proposatu genuen Kanpazarko tunela eraikitzeko; orain jakin dugu egin daitekeela. Berri oso ona da. Pradales jaunak eta Ubarretxena andereak, hurrenez hurren Bizkaiko eta Gipuzkoako Azpiegituretako diputatuek egindako adierazpen ponpoxo engainagarri eta zinikoak dira txalotu ezin ditugunak.

Adierazpenetan, ohiko topiko sorta erabili zuten biek herritarra txundituta uzteko: azken finean honek ordainduko ditu obraren gastuak, ez horren txikiak. Hori horrela, tunelak "mugikortasuna modu seguruan, zuzenean eta erosoan hobetuko" duela esan zuten. Zer gutxiago eska dezake herritarrek XXI. mendean? (....)

Pradales jaunak ez du segurtasun eta erosotasun-paradigma hori aplikatzen N634 errepidean; Durangaldeko, Lea-Artibaiko eta Ermuko 26.000 ibilgailu astun eta arin ibiltzen dira bertatik egunero, bataz beste; N636 errepidean ohiko trafikoa ia laukoiztu egiten dute. Baina badakigu Pradales jaunak N634arekiko duen ardura eta erantzukizuna alde batera uzten duela: Bilbora segurtasun eta erosotasun plus horrekin joan nahi badugu, AP8ko kutxatik igaro behar.

Era berean, ez dugu ulertzen zergatik gastatu zituen Pradales jaunak Kanpazarren galtzada zabaltzeko eta bihurguneak leuntzeko hiru milioi euro orain dela bi urte. Ez al da zentzudunagoa orain aurkezten duen proiektua aurreratzea eta dirutza hori aurrezte? Gure ustez, EAjko kargu publikoek asfaltoarekiko eta hormigoiarekiko mendekotasun interesatua dute.

"Herri-proiektuaz eta gizarte-kohesioaz" hitz egiten digute. Musika hau Urkulu baritonoaren doinua da, bere bi legegintzaldien hasiera bakoitzean Gernikako arbolaren azpian solemnitaterik kantatua. Dirudienez partitura Pradales pasatuko dio. Guk ez genuen zalantzarik izan; eskutitz batean esan genion: "Nola

kohesionatu gipuzkoarrak eta bizkaitarrak AP8ko bidesari garestia bezalako horma mantenduz? Ez dugu erantzunik jaso. (...)

Eta bidesariei buruz hitz egiten hasita, ohartu gaiten orain diputatu horien zinismo eta larru sendoaz; gehien interesatzen zaiena isildu dute, bide birmoldatu horretan herritarrari jarriko dioten bidesariari ari gara. Pradales jaunak eta Ubarretxena andereak ez dute aipatu ere egiten. Lan horiek abiatu aurretik, udaberriaren bertan, hasiko dira N636an kobratzen, lehenik, aurrerapen gisa, kamioiei jarriko zaie bidesaria: gero, ibilgailu orori. Arkuak martxan izango dituzte.

Ausardia haundiz esan zuen Pradales jaunak duela sei urte Gerediagako zatia doan izango zela, Abadiño-Elorrio igarobidea inauguratu eta N636 errepidearen hasierako zatia bikoiztu zenean; baina laster egiaztatu genuen Pradales jaunaren tranpa. Zehazki, Arrasatetik edo Elorriotik datozen autoek AP8 autobidera zuzenean jotzeko bidesaria ordaindu behar, tarte horretakoa gaur egun, euro batekoa, 4 km. Horri lurreta-Durangotik Usansolora 17 kmtan 2,63 euro gehitu. Horrelakoa da Pradales ultra liberala.

EAjren gaur egungo mugikortasun-politika autoa daukan gidaria eta lanerako kamioia darabilen garraiolaria estutzean datza; euren poltsikoak husten ditu. Adi egon bedi beraz, gidari zapuztua Eusko Legebiltzarra berritzeko egingo diren hurrengo hauteskundetan, bere dirua ere jokoan baitago.

«No entendemos para qué han gastado en el tramo tres millones de euros si estaba previsto construir el túnel»

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Nekazari eta abeltzainak kalera atera dira baldintza duinak eskatzeko

04 ABOKATUAREN TXOKOA:
2023ko bigarren zatiko zordunen zerrenda argitaratu du Ministerioak
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
Kanpazarko tunela: EAJko politikarien jokabide ulergaitza
Ap8 peajerik ez



ZER BERRI?



08 Erabiltzaile askok salatu du Bidegi, bidesariak kobratzeko kudeaketarengatik

10 Lau garraiolari hil dira errepidean urtea hasi zenetik: "patronalak eta instituzioek hiltzen gaituzte"

12 Bidesarien eta TicketBairen aurka manifestazioa antolatuko du Auzokrazia taldeak



ZER BERRI?



13 Gipuzkoa eta Bizkaia artean Kanpazarren tunela eraikiko dute bi Foru Aldundiek

14 Auzolagun kooperatibarako lanean zebiltzan garraiolariek kalte ordaina irabazi dute epaitegian

16 Hiru kamioi abiatu dira Saharako kanpamentuetara Donostiatik hainbat tona laguntzarekin

▶ AZALEAN

Nekezari eta garraiolariak elkarrekin duintasun eske Donostian



ERREPORTAJEA



18 Errepidera atera dira traktorean nekazariak Europa osoan; baita Euskal Herrian ere

22 Unzalu Salterain: "Une erabakiorra da, nekazarien ehunetik 65k erretiroa hartuko du eta"

32 **DENBORA-PASAK**



ELKARRIZKETA



24 Willy Granado: «Garraiolari zaharrekin ikasi genuen ilaretatik ihes egiten»

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).

Bidegi acumula quejas de todo tipo por la gestión del cobro de los peajes

Gipuzkoako errepideen kudeaketaz arduratzen den Bidegi Sozietate Publikoak gero eta kexa gehiago jasotzen ditu erabiltzaileak ez daudelako konforme bidesariak kobratzerakoan darabilen moduarekin. Batzuk Bidegi bertan egin dute eskaera, beste batzuk Diputaziora jo dute eta badira Arartekoari salatu diotenak ere. Honek zenbait kontu zuzentzeko eskatu dio Aldundiari. Bidegiko arduradunek onartu dute, behintzat, kreditu txartelik erabiltzen ez dutenek banketxean ordaintzeko aukera.

La empresa Bidegi que lleva de gestión de las carreteras de Gipuzkoa así como de la recaudación de sus peajes acumula una serie de quejas de los usuarios por la "deficiente" tramitación del cobro que derivan en la mayoría de los casos en expedientes sancionadores. Los usuarios piden facilidades para el pago, una mejor atención y cuestionan la vinculación automática de las tarjetas de crédito con las matrículas de los vehículos. El último caso denunciado ha sido el de un ciudadano que una vez pagó con su tarjeta cuando iba de copiloto en el coche de un compañero, su tarjeta quedó vinculada a la matrícula del vehículo ajeno y le han cobrado peajes que no le correspondían.

Un vecino de Andoain se quejó porque Bidegi sólo permite el pago cuando no se dispone

del aparato ViaT mediante una tarjeta de crédito que telemáticamente se debe vincular a la matrícula del vehículo. Esta persona mayor no dispone de tarjeta de crédito y para evitar la sanción un familiar tuvo que asumir el pago.

Varios usuarios de Bizkaia han reclamado que les han llegado expedientes sancionadores después de que sus aparatos no funcionaran por problemas técnicos de los arcos instalados por la Diputación para el cobro del peaje.

El año pasado otro ciudadano también recurrió al Ararteko

después de que fuera sancionado por no pagar el peaje en la autovía de Descarga A636. Tuvo problemas técnicos al vincular la tarjeta telemáticamente y saturación de líneas que impidieron la atención telefónica. El Ararteko recomendó a la Diputación de Gipuzkoa que "reflexione" sobre las actuaciones de Bidegi en el cobro de peajes.

Crítica al peaje de Ventas

Otro transportista protesta ante Bidegi porque en el peaje de la salida de Ventas de Irun, obligan a todos los vehículos a pasar por el carril de pago manual lo que provoca largas colas: "no abren el carril de pago automático hasta que se formen retenciones importantes". Al parecer quieren evitar así el desbarajuste que provocan a menudo los vehículos que acceden a ese carril sin tener el aparato ViaT.

La sociedad Bidegi, por su parte, ha anunciado recientemente que enviará cartas de pago para saldar las deudas de peaje en los bancos para evitar sanciones a personas incapaces de acceder a la web de la entidad y vincular las matrículas a las tarjetas.

«Lagun baten autoan zihoala txartelarekin ordaindu zuen bidesaria behin, eta ordutik ez dagozkionak kobratu dizkiote bertatik»



Jose Luis San Sebastian Garraiolari ohia

«Erraztasunak eman beharko lituzkete bidesaria ordaintzeko»

Bi mila eurokoa izan daitekeen isunarekin mehatxatu dute kreditu txartelik ez daukan Jose Luis San Sebastian garraiolari ohia. "Ikara baino haserrea" eragin zion horrek. Ordaintzeko erraztasunak eskatzen ditu.

Beasain eta Bergara arteko bidesaria ordaintzeko ez da beste aukerarik, ViaT aparatua ala kreditu txartela lotzea matrikulari. Hori, Bidegi, Gipuzkoako azpiegituren agentziaren web orrialdean egin daiteke. Bestela, isuna jarriko dizute. Bere ustez, "beldurtzeko" helburua du jokabide horrek.

"Bidegiko bulegoan esan nien ez daukadala txartelik, baina ez nuen dirutan ordaintzerik izan". Foru Aldundira ere deitu zuen, "baina alperrik ez omen dago ordaintzeko beste modurik. Zergatik atera behar dut nik

txartela hau pagatzeko soilik? Ez dut behin ere izan. Donostiako TAO sistemaren isunak Kutxan ordaindu daitezke, hauek ez".

"Ez da ez dugula ordaindu nahi, erraztasunak eskatzen ditugu, beste modu bat izatea". A636 errepedean ordaindu gabeko bidesariaren errekerimendua jaso zuen Bidegitik. Jakinarazpenean zigor-espedita irekiko dutela adierazten diote, eta 150 eurotik 1.999 eurora bitarteko isunarekin mehatxatu. Bi hilabeteko epea dauka ordaintzeko eta, bestela, "jakinarazten dizugu Gipuzkoako Foru Aldundira bidaliko ditugula

erreklamazio honi buruzko datuak, salaketa gisa, hark dagokion zigor espedita bat has dezan, ofizioz". Agiri berean jakinarazten diote, "Gipuzkoako Errepide eta Bideen Foru Arauaren testu bateratuak 96.3 artikuluan d letran jasotzen duenaren arabera, halakoetarako 150 eurotik 1.999 eurora bitarteko zenbatekoak" daudela jasota. Azkenean senide batek ordaindu zion bidesaria, isun espedita saihesteko.

Jose Luis San Sebastianek 18 urterekin atera zuen kamioia gidatzeko baimena eta 56 urterekin taxista hasi zen arte jardun zuen, ia 40 urtean, Euskal Herriko errepideetan zazpi tonako kamioiarekin. "Egunero lotara etxera" dio. Izan ditu hainbat multa, "dabilenari tokatzen zaio" baina sekula ez du oraingo arazorik izan ordaintzeko orduan.

Gustuko lanbidea izan du gidaritza. Taxian bukatu zuen, erosoago, diru gehiago uzten zuen kamioiak baino. "Gutxi ginen Andoainen, bost. Gero, Hernani eta Astigarragaraino zerbitzua ematen genuen. Sarri goizean hasi eta gauera arte".

Badirudi kasu egin diotela Bidegin Jose Luis San Sebastiani eta banketxetan ordaintzeko aukera izango da. Bere iritziz, errepide batzuetan kamioiei bakarrik jarri zaie bidesaria, "baina pixkanaka denentzat jarriko dute".

«El aviso de una sanción entre 150 y 1.999 euros por parte de la Diputación de Gipuzkoa me generó más indignación que temor»

“Patronalak eta instituzioek gaixotzen eta hiltzen gaituzte” oihu ozena Bilbon

El año 2024 ha tenido un inicio trágico en cuanto a accidentes laborales en la carretera. Cuatro transportistas han perdido la vida. El día 5 de enero falleció un transportista de Irun, de 59 años en Osera de Ebro (Zaragoza), el día 9 otro de 54 años, al incendiarse su vehículo en el puerto de Bilbo, al día siguiente, otro de 59 años en una colisión entre dos camiones en Cadreita y a mediados de febrero murió uno de los dos transportistas heridos graves en el múltiple accidente ocurrido en Legorreta el día 5 del pasado mes al mediodía. Hiru junto a otros sindicatos ha denunciado este dramático balance con concentraciones y una manifestación el 14 de febrero en la Gran Vía de Bilbo que unió las sedes de Jaurlaritza y la patronal Confebask.

Bi hilabete latzak izan dira errepidean izan diren lan istripuei dagokionez. Urte hasieratik, guztira 14 langile, horietatik lau garraiolariak, hil direla salatu zuten LAB, ESK, STEILAS, EHNE-Etxalde eta Hiru sindikatuek otsailaren 14an Bilbon “Patronalak eta instituzioek gaixotu eta hiltzen gaituzte” leloarekin. Garbiñe Aranburu LABeko koordinatzaile orokorrak langileen osasuna okerrera doala adierazi zuen, “hau ez da zerbait puntuala, buelta ematea lortzen ez den joera baten adierazle gordinena da”.

“Patronalak prekaritatearen alde egin du Administrazioaren konplizitatearekin” sindikatuek salatu zuten. Lan osasunean, “bizitzako beste eremuetan pentsaezina den zerbait” gertatzen dela nabarmendu zuten, “patronalak prebentzio legedia ez du betetzen eta ez da ezer gertatzen, zigorgabe geratzen da nahiz

arduragabekeria horrek langileen heriotza eta gaixotasunak eragin. Patronalaren inpunitatea, Gobernuen eskutik dator. Patronalaren interesak ez kaltetzeko, erakundeak langileen aurkako indarkeria ontzat ematen ari dira, langileak lanean hiltzea eta gaixotzea ontzat ematen ari dira”, adierazi zuten.

Sindikatuek heriotzarik gerta ez dadin elkarlanean jarraituko dutela esan dute. Heriotzak gertatzen diren aldiro, elkartu, egoeraren salaketa egin eta arduradunak seinalatu; prekaritatearen kontrako eta lan osasunaren aldeko borroka indartuz; Osasunaren pribatizazioaren kontra eginez, osasun sistema publiko indartsua

babestuz eta mutualitateen kontrako jarrera indartuz.

2023ko istripuen txostena

Bestalde, aipatutako bost sindikatuek 2023ko lan ezbeharren txostena aurkeztu zuten otsailaren 1ean Bilbon eta hilaren 13an Iruñean. Administrazioari zorrotasun handiagoa eskatu zioten patronalak lan osasun arauak bete ditzan berriro ere, lazko lan-istripu eta gaixotasun profesionalen inguruko datuen bildumak berretsi baitu azken urteotako joera. Lan orduetan hildako langileen kopurua oso handia da, azken 10 urteotan, gutxienez 587 langile hil dira lan istripuz eta 2023an, 59, horietatik hamar garraiolariak. Ondorio

«Los sindicatos presentaron el informe de accidentes laborales del 2023 que constata la alta incidencia de siniestros mortales»



Los sindicatos acusan de irresponsabilidad a patronal e instituciones.

nagusien artean da batetik ez dela istripuak saihesteko neurri eraginkorrik hartzen eta bestetik badirela istripu larri eta heriotza gehiago dituzten sektore jakinak; garraioarekin batera, basogintza, eraikuntza eta industria.

Aipamen berezia garraioak

Garraiolarien egoerak aipamen berezia du txostenean eta baita sindikatuak emandako prentsaurrekoan. Sektoreko langileek pairatzen dituzten baldintzak urtetik urtera estutzen eta gogortzen ari dira. Nazioarteko merkatuek agintzen dute eta estatuen aldetik ez da inongo babes neurririk hartzen; ondorioz, lan baldintzak kaskartzen dira etengabe, sektore eta lanbide globalizatu honetan.

Iaz hamar garraiolari hil ziren lan-istripuz ia hilero bat; horietatik hiru modu "ez traumatikoan", hau da, kamioian geldirik, kabinan zeudela. "Lanaldi luzeek, estres maila altuak, lan sedentarioa izateak, digitalizazioaren bidezko kontrol zorrotzak eta presioak eragin latzak ditu".

Hildakoen adina azpimarratu zuten prentsaurrekoan: "50 urte baino gehiagorekin, arriskuak

areagotu egiten dira gaixotasun kardiobaskularra izateko, konortea galtzeko eta istripu hilgarri bat izateko". Sektorea zahartzen ari da, ez dago erreleborik, ez dago garraiolari gazterik, lan-baldintzak ez direlako batere onak. Gogorazi zuten garraiolarien aldarrikapen historikoa dela 60 urterekin erretiroa: "garraiolariak aspalditik ari dira hori eskatzen, aitortzeko beste profesional batzuei aitortzen zaiena". Bestalde, adierazi zuten administrazioek kontuan hartu beharko luketela sektorean afekzio kardiobaskularren kopurua laneko arriskuen prebentziorako planak finkatzerakoan.

Eta hildakoak gertatzean ez daitezela lan-istripuen estatistika ofizialak murrizten saiatu, administrazioak ez ditzala heriotza natural edo errepideko trafiko ezbehar gisa hartu. Lan istripuak dira argi eta garbi. Garraiolaria lanean ari dela gertatzen dira.

«En 2023 fallecieron 10 transportistas en la carretera. Las prisas y presiones del sector tienen fatales consecuencias»

El ministerio estudia la jubilación a los 60 años

El ministerio de Seguridad Social se ha comprometido a estudiar la jubilación anticipada sin penalizaciones para las prestaciones de los transportistas y mantiene contactos con asociaciones del sector. Ha trascendido que la reivindicación histórica para establecer la jubilación a los 60 años les parece justa y van a analizar en los próximos meses las posibilidades y costes de esta medida para implantarlo a lo largo del 2024.

De momento no hay nada definido, ni la edad de la jubilación. El adelanto de la edad ordinaria de la jubilación cobrando el 100% de su prestación que actualmente está en los 67 años dependerá de los años trabajados.

La medida, si se aprueba, llegará demasiado tarde, pero los transportistas insisten en ello. Es evidente que el transporte es una de las actividades con los índices más altos de siniestralidad laboral con resultado de baja o muerte junto con la construcción.

Izan Auzokrazia taldeak manifestazioa deitu du ticketBai eta bidesarien aurka

El colectivo Izan Auzokrazia tiene previsto organizar en mayo una manifestación en Bilbo contra los peajes implantados por las diputaciones de Bizkaia y Gipuzkoa, contra la prohibición de acceso a las capitales para vehículos contaminantes y contra el sistema de pago de impuestos TicketBai. También ha anunciado que se presentará en abril a las elecciones autonómicas para el Parlamento de Gasteiz.

Izan Auzokrazia herriaren boterea aldarrikatzen duen mugimenduak datorren maiatzean Bilbon manifestazioa antolatzeke asmoa iragarri du, bidesarien, hirietan autoz sartzeko debekuaren eta TicketBai zerga sistemaren aurka.

Kolektiboak berak adierazten du Auzokrazia "gizartea behetik gora antolatzeke tresna" dela, "Euskal Herrian foruak kendu aurretik martxan zegoenaren ikuspegian oinarrituta".

Manifestazioa

Hiru arrazoi nagusi aipatu ditu kolektiboak maiatzean manifestazioa deitzeke. Batetik, Bizkaiko eta Gipuzkoako Foru Aldundiek jarri dituzten eta jarri nahi dituzten peajeak kentzeko eskatuko du, "baita AP8koa ere, zilegiak ez direlako, erregaiaren zergetatik jadanik ordaintzen ditugulako edota kontzesioa orain dela 20 urte amaitu zelako".

Bigarren arrazoa, hirietan sartzeko autoei jarriko zaien

debekuarekin du zerikusia. Bilbo, Donostia, Gasteiz, Iruña, Barakaldo eta Getxoko udalei eskatuko diete "autoak hiri erdira sartzeko ez debekatzeko, bestela Konstituzioak onartzen digun mugitzeko eskubidea kenduko digutelako".

TicketBai bidezko kontrola

Azkenik, Araba eta Gipuzkoako Aldundiei TicketBai sistema kentzeko eta Bizkaikoari ez jartzeko eskatuko diete "aldundiek ez dutelako eskubiderik enpresek eta autonomoek zein bezero dituzten, ze prezio eta beste jakiteko. Izan ere, informazio hori hackerrek lapurtuz gero enpresak hondatu ditzaketelako. Gainera Amazon, Mercadona, Zara eta beste enpresa handiek ez dute egin behar".

Bestalde, ondorengo hilabeteetan bi hauteskunderetan parte hartuko dutela iragarri dute Izan Auzokraziako ordezkariak; lehenengo apirilaren 21ean Eusko Legebiltzarreko hauteskunderetan eta ekainaren 9an Europakoetan "gaur egun aurkezten diren alderdi gehienek, argi eta garbi, globalismoa eta berorri laburtzen duen 2030 Agenda bultzatzen dituztelako". Aurretik Gipuzkoa eta Bizkaiko Batzar Nagusietarako eta Donostia, Bilbo eta Getxoko udaletan aurkeztu ziren hauteskunderetan STOP izeneko alderdiaren bidez.

"Globalismo horrek Europari eta Euskal Herriari zer ekarri dien gero eta argiago ikusten dugu: nekazaritza, abeltzaintza eta arrantzaren desagerpen progresiboa, enpresa eta denda txiki eta ertainen suntsiketa, kuasimonopolioiek herritar, autonomo eta enpresak pobretzea (batetik banketxeen interes eta komisio neurrigabeengatik, eta, bestetik, erregaien eta elektrizitatearen prezio onartezinengatik), herrien, kulturen eta hizkuntzen desagerpen prozesua, eskubideen galera etab."

«En las elecciones europeas apoyarán al movimiento ciudadano Iustitia Europa que se posiciona contra la Agenda 2030»

Las diputaciones han anunciado la construcción de un túnel en Kanpazar

Kamioi eta autoen zirkulazio handia duen N636 errepidea "hobetzeko", Kanpazarren tunela eraikitzeko egitasmoa aurkeztu dute Gipuzkoa eta Bizkaiko Aldundiek. Maria Ubarretxena eta Imanol Pradales, foru diputatuen hitzetan, errepidea askoz lauagoa izatean, "erosotasun, segurtasun eta azkartasun handiagoa" izango ditu. Bizkaia aldean bihurtuak kenduko dira.

Los diputados de Infraestructuras de Bizkaia, Imanol Pradales, que también es candidato del PNV a lehendakari y de Gipuzkoa María Ubarretxena, presentaron conjuntamente el 7 de febrero el proyecto para construir dentro de aproximadamente tres años y medio un túnel de 830 metros de longitud que atravesará el puerto en Kanpazar con una inversión de seis millones de euros.

Actualmente es un tramo de la N636 entre Arrasate y Elorrio; 14 kms. que se distinguen por su

sinuoso trazado y por el continuo paso de camiones. Registra una media de 7.770 vehículos diarios, de los que el 16% son pesados.

El túnel conectará el barrio de Iguria de Elorrio con el enlace de Epele próximo a la entrada de Arrasate a la Ap1-Ap8. En la presentación señalaron que la infraestructura permitirá a los vecinos de Debagoiena llegar a Bilbao en 40 minutos y subrayaron los avances de esta "red de alta capacidad" que estructura ambos territorios:

además de la seguridad vial, comodidad y rapidez, también de desarrollo socioeconómico entre las comarcas de Durangaldea, Debagoiena y Goierri.

Críticas de Ap8an Peajerik Ez

La Plataforma Ap8an Peajerik Ez ha aplaudido el anuncio de la obra del túnel, criticando al mismo tiempo las declaraciones de los diputados. Entre otras cuestiones critican que en la parte de Elorrio de esta vía que ahora soterrarán, gastaran tan sólo hace dos años, tres millones de euros para ensanchar la calzada y suavizar las curvas. "¿No hubiera sido más racional adelantar el proyecto que ahora presenta y ahorrar esa partida?"

A su juicio es complicado cohesionar dos territorios como Bizkaia y Gipuzkoa unidos por "el muro que supone el carísimo peaje de la AP8, que ya lleva 50 sangrando a los ciudadanos".



IRÚN

Avda. Letxunborro, 53

943 61 61 61

629 537 316

irun@glassdrive.es



Tu experto en lunas para camiones

**TRUCK
SERVICE**

Servicio especializado para
los profesionales del transporte

Auzolagun kooperatibak kalte ordaina eman die kanporatutako garraiolariei

Tres transportistas que trabajaban para la cooperativa Auzolagun han conseguido que la citada empresa les indemnice después de que haya reconocido que no había causa justificada para la rescisión de sus contratos, y haya aceptado la condición de trabajadores económicamente dependientes, TRADE de los transportistas. La cooperativa aceptó en el acto de conciliación la demanda presentada por ellos en el Juzgado de los Social de Eibar, asesorados por los servicios jurídicos de Hiru.

Auzolagun kooperatibarentzat hainbat urtetan lan egin duten hiru garraiolariak enpresaren aldetik kalte ordaina eskuratu dute.

Kooperatibak kontratua eten egin zien, ondorioz, garraiolariak Eibarko epaitegira jo zuten Hiru garraiolarien sindikatuko abokatuak lagunduta eta lortu dute euren eskaera onartzea.

Batetik, kooperatibak aitortu du garraiolariak TRADE langileak direla, ekonomikoki mendekoak diren langile autonomoak, bere jardueraren ehuneko 75 edo

gehiago bezero bakar batentzat egiten dutenak. Era berean, aitortu du kontratuak eteteko bidezko arrazoirik ez dela izan eta garraiolariei dagokien kalte ordaina ematea onartu.

Hainbat urtetan soilik Auzolagun kooperatibarentzat lan egin duten garraiolariei kontratua eten egin zieten. Hauek epaitegira jo eta lortu dute Auzo Lagun kooperatibak onartzea, batetik eurentzat bakarrik jarduten ziren TRADE langileak zirela eta euren kontratua eteteko bidezko arrazoirik ez zuela. Ondorioz, onartu du langileen kalte ordaina eta ez zen epaiketarik egin.

«La cooperativa Auzolagun indemnizará a tres transportistas a los que rescindió el contrato sin causa justificada»

También se podrá reclamar a Scania por el acuerdo de precios entre las marcas

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea ha acreditado que el fabricante sueco de vehículos pesados Scania, propiedad del Grupo Volkswagen, también participó en el cartel de camiones y le mantiene la multa de 880,5 millones de euros impuesta por la Comisión Europea. La Justicia Europea ha desestimado el

recurso de casación interpuesto por la compañía, fallo que abre la posibilidad de que los transportistas que adquirieron un vehículo de esta marca en su día puedan iniciar sus procesos de reclamación.

Los interesados en presentar reclamaciones ante la marca

sueca pueden ponerse en contacto con los servicios jurídicos del sindicato que ya interpusieron demandas contra los otros cinco grandes fabricantes de vehículos pesados DAF, Daimler-Mercedes, Iveco, MAN y Renault-Volvo que acordaron precios de venta de los vehículos.



Abiertos los viaductos de Loiola para los camiones.- Los viaductos sobre el río Urumea de la Variante de Donostia GI20 a la altura del barrio de Loiola están abiertos de nuevo al tráfico de vehículos pesados y autobuses desde el 12 de marzo. La Diputación de Gipuzkoa ha finalizado ya los trabajos de refuerzo provisional de los puentes iniciados en agosto para que soporten más carga. Los camiones de más de 3,5 toneladas de peso podrán volver a circular por este punto. La prohibición afectaba principalmente a los transportistas que trabajan en el puerto de Pasaia.

Hasta junio se puede pedir la ayuda para cambiar de tacógrafo

Los transportistas deben sustituir el tacógrafo convencional que disponga su vehículo e instalar el moderno aparato inteligente de segunda generación obligatoriamente antes de agosto del año que viene, 2025.

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.

Los transportistas que hagan transporte internacional y dispongan de un camión matriculado antes de junio de 2019 deberán hacer el cambio y e instalar tacógrafo digital nuevo antes de que finalice el año. El 1 de enero próximo ya será obligatorio para ellos.

Los transportistas pueden beneficiarse de la ayuda llamada «cheque moderniza» o Ayudas a la Modernización de las Empresas de Transporte que está dotado con 110 millones de euros procedentes de los fondos europeos Next Generation.

Publicadas las ayudas para el cese de transportistas autónomos

El ministerio de Transporte ha publicado las ayudas correspondientes al año 2024 para el cese de la actividad de los transportistas autónomos que podrán solicitarse hasta el próximo 12 de abril y tendrán un presupuesto de tan sólo 9,7 millones de euros, que, probablemente, llegará solamente para los que dejan el transporte porque tienen alguna incapacidad y para los que ya tienen cumplidos 65 años.

El BOE publicó la resolución el martes día 12 de marzo y los transportistas tendrán un plazo de un mes para solicitarlo. Las ayudas se reparten, primero a las personas que tengan una incapacidad, y luego por orden comenzando por los de mayor edad hasta que se agote el presupuesto de 9,7 millones de euros. Habitualmente, alcanza sólo para los mayores de 65 años.

Cabe destacar que después de la huelga de marzo de 2022 el ministerio accedió a doblar la cantidad asignada hasta los 20 millones de euros para el cese de los transportistas, pero el año pasado de nuevo se redujo el presupuesto a la mitad y este año se ha mantenido. Es evidente que esa cantidad de 9,7 millones de euros se queda corta y muy pocos transportistas pueden acceder a ella, tan sólo llegará para los que hayan sufrido alguna incapacidad y para los más mayores.

► ZER BERRI?



Abiatu da Saharara laguntza eramaten duen euskal karabana

Martxoaren 9an abiatu zen Saharako errefuxiatuen aldeko euskal karabana. Kanpalekuetan beharrezko dituzten jaki eta beste hainbat produktuz betetako bost kamioi izan dira aurtien, Saharako

Lagunen Euskal Elkartearen Federazioak bultzatuta. Horietatik hiru atera ziren Donostiako Zurriolako hondartza paretik.

Saharako irudiez apaintzen dituzte gainera kamioiak azken urteotan zenbait grafitigilek.

DBUSeko gidariek eraman zituzten kamioiak Donostiatik Alikanterara, handik itsasontziz Argeliako Orango portura eta bertatik gidari sahararrek basamortuko kanpalekuetara. Duela hogeita urte Hiru sindikatuko garraiolariek eramaten zituzten kamioiak Alikanteko portura.



Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Hurrengo ikastaroa Gipuzkoan egingo da Lasarteko bulegoetan: CAP titulua berritzeko prestakuntza apirila amaiera edo maiatza hasieran izango da. ADRA eskuratzeko eta berritzeko ikastaroak ere ematen dira urtean zehar.

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

El sindicato Hiru organiza cursos de **Formación continua de CAP, Obtención y renovación de ADR** en las oficinas de Lasarte-Oria, Larrabetzu y Langraitz-Oka. El próximo curso de renovación del CAP se impartirá en las oficinas de Lasarte-Oria a finales de abril o principios de mayo. El sindicato también organizará próximamente cursos de obtención y renovación de ADR.

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 furgoneta **Transporter** y camión **Scania R620**
Interesados llamar al número de teléfono **659 613 855**

Se vende **Plataforma Leciñena** extensible hasta 16,76 metros. **600 901 375**

Se vende **Remolque** techo elevable y corredero, bomba neumática para elevación, restaurada y pintada. **678 428 844**

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

Los tractores invaden las carreteras de toda Europa

Berez nekazari eta abeltzainek European errepideak mozteak eragin handia dauka garraioarentzat. Hainbat garraiolarik pasa ditu zenbait ordu geldirik, harrapatuta, errepidean. Amorrazio handiena etxerantz datozenek izan ohi dute. IRU garraiolarien Europako elkarteak kalte-ordainak eskatu ditu. Bestela, oro har, garraiolariak ondo ikusten dituzte nekazarien aldarrikapenak eta protestak. Eurak bezala, baldintza duinak eskatzen ari dira, gazteek lanbideari heltzeko aukera izan dezaten.

Todo el mes de febrero se ha caracterizado por las protestas ininterrumpidas de agricultores y ganaderos de toda Europa. Las movilizaciones materializadas principalmente en forma de tractoradas que se iniciaron en Bélgica, Alemania y Estado francés se han trasladado a otros lugares, también a las carreteras vascas.

Los sindicatos y organizaciones agrarias de Euskal Herria, EHNE, ENBA y Etxalde han mantenido su propio calendario de movilizaciones y no se sumaron a la convocatoria de la Plataforma 6F. Rechazan los acuerdos de libre comercio y reclaman que se regularice el sector.

Después de las primeras movilizaciones a finales del mes de enero y principios de febrero en

diferentes puntos de Europa, la plataforma autodenominada 6F, creada a propósito a imagen y semejanza de la Plataforma de Defensa del Transporte hace unos años, llamó a movilizarse a partir del 6 de febrero al "campo español", agricultores y ganaderos, a través principalmente de las redes sociales y grupos de WhatsApp. Renegaban de partidos políticos, sindicatos y organizaciones agrarias.

La Plataforma de Defensa del Transporte dirigida por Manuel Hernández se sumó enseguida

al llamamiento; el 10 de febrero, todos ellos, unos centenares de personas, de origen diverso, se concentraron en el centro de Madrid y a mano alzada decidieron que daba comienzo una huelga indefinida del transporte en apoyo a las movilizaciones que desde el día 6 llevaban a cabo agricultores y ganaderos.

Convocatoria de paro

Micrófono en mano, Manuel Hernández, presidente de la plataforma de transportistas, aseguró a los concentrados que mientras que los sectores de transportes, agricultura y ganadería no tengan unas soluciones mínimas, "no se levantará este paro". Y lanzó un mensaje a los que no asistieron: "Sabemos que estamos en Carnavales, que hace mal tiempo, que había cortes y controles... Pero me da igual. A mí me vale la gente que libremente ha venido a refrendar lo que estima oportuno. Todo aquel que no haya venido estaba convocado y deberá acatar la decisión que hoy se ha tomado".

Previamente, la plataforma trató de reproducir la misma situación de marzo del 2022, se apresuró

[Nekazari eta abeltzainek borrokan segi dute bidezko aldarrikapenen alde, 6F plataformaren helburu ezkutua agerian gelditu eta gero ere](#)



Martxoaren 1eko nekazarien protesta, N1 errepidean.

a reunirse con asociaciones y sindicatos del transporte para presionarlos y forzarlos a sumarse al paro. Hiru les dejó muy claro en la cita que no apoyaría una medida de este tipo, un planteamiento que en principio no estaba entre los planes de sus afiliados, exige un sacrificio y puede acarrear consecuencias al transportista.

El paro convocado por la plataforma no duró ni dos días. El lunes día 12 el propio Manuel Hernández anunció que la suspendían visto el nulo apoyo que habían tenido.

Pretendido liderazgo

Los agricultores y ganaderos siguieron movilizándose a pesar de que los portavoces de la plataforma 6F que en el pasado han sido relacionados con VOX y movimientos de ultraderecha dejaron esa labor envueltos en polémicas. La primera fue "la ganadera" Lola Guzmán después de insultar y amenazar a los Policías que impidieron ese día, 10 de febrero, que algunos manifestantes cortaran la M50 en las inmediaciones del Estadio Metropolitano en Madrid. Guzmán dijo a los policías que "os mató pocos la ETA". También se desvinculó del

Manuel Hernandez-en Plataformak deitutako greba orokorrak ez zuen arrakastarik izan. Garraiolariek bizkarra eman zioten

proyecto a los pocos días el abogado Xaime da Pena que tomó el relevo tras la polémica de Lola Guzmán. Es conocido por su vinculación al movimiento Desokupa y porque fue el abogado de la persona que molestó al ministro de Transporte, Oscar Puente cuando se disponía a subir al AVE para viajar de Valladolid a Madrid. Ellos pretendieron liderar las protestas. Desde el principio se vio que tenían otros intereses políticos y de desgaste del Gobierno del PSOE.

Poco a poco la Plataforma, dirigida por las citadas personas vinculadas a la extrema derecha, fue perdiendo fuerza pero las movilizaciones se mantuvieron en las siguientes semanas.

Agricultores por su cuenta

El 26 de febrero se reunió el Consejo de Ministros de Agricultura de la Unión Europea lo que provocó protestas en todas las capitales europeas. En Madrid, bajo el lema "El campo exige apoyo, respeto y reconocimiento", se movilizaron las organizaciones agrarias UPA, COAG y ASAJA apoyadas por transportistas que de manera independiente ya habían participado en acciones de este tipo durante todo el mes en diferentes zonas de la geografía española. Todos ellos, miles de personas y cientos de tractores se congregaron en Madrid, para demandar soluciones a los muchos problemas que tiene el sector agrario. Se prevé que las movilizaciones perduren en los próximos meses.

Los agricultores y ganaderos protestan por la crisis del sector en general y por las políticas agrarias de las diversas administraciones europea, española y autonómica. Sostienen que su situación es límite, por lo que exigen una acción urgente y coordinada por parte de las autoridades, una regulación del mercado para superar las situaciones de precariedad que

ERREPORTAJEA

encaran muchos, las dificultades que afrontan para ser rentables y superar la competencia de los productos de importación que llegan del exterior a precios inferiores. Reclaman que cumplan con los mismos requisitos, reglamentos y normativas fitosanitarias y de bienestar animal.

Las reivindicaciones concretas y motivos de las protestas son las dificultades para tener tarifas justas para alcanzar una mínima rentabilidad; la subida de los costes de producción; la excesiva burocracia y las rígidas condiciones de las normas agrarias previstas para los próximos años.

Los agricultores vascos están de acuerdo en general con que se regule el mercado, y se congelen las negociaciones para los grandes acuerdos de mercado libre con países de Sudamérica, África y Asia. Pero discrepan sobre la suspensión de las medidas de las exigencias agroambientales.

Movilizaciones en Euskal Herria

En las carreteras vascas los primeros en movilizarse fueron a partir del 6 de febrero los agricultores y ganaderos de Araba y Nafarroa en principio por iniciativa propia y a los pocos días apoyados por las organizaciones UAGN, EHNE y UCAN en Nafarroa y UAGA en Araba.

En Iruña ya el día 9 se reunieron con representantes del Gobierno navarro que les prometieron mejoras fiscales para agricultores y ganaderos.

En Donostia y Bilbo las movilizaciones se demoraron hasta el 16 de febrero, y fueron de diferente signo. En Gipuzkoa, productores independientes comprometidos con la agroecología



Gazteek baserritik bizi nahi dute. Agroekologiaren alde egin dute batzuek.

se concentraron al mediodía frente a la Diputación de Gipuzkoa después de recorrer con sus tractores diversas carreteras de Gipuzkoa y las calles de Donostia desde primera hora de la mañana.

Los baserritarras se sumaron a las movilizaciones agrícolas con el lema "Agroekologia da bidea" para denunciar la precariedad del sector y reivindicar el modelo agroecológico representado por las pequeñas explotaciones en lugar de la agroindustria, los macroproyectos y "la comida sintética". Los manifestantes, muchos de ellos jóvenes, señalaron que ante las dificultades para obtener tarifas dignas y rentables, casi todos ellos tienen otro trabajo fuera del caserío para poder vivir; subrayaron su interés por mantener las explotaciones heredadas de los mayores. Pidieron a las administraciones vascas apoyo para el modo ecológico de los caseríos y las pequeñas explotaciones, y reclamaron la suspensión de cualquier pacto de libre comercio, la simplificación de

la burocracia vinculada al ámbito rural, la protección de los suelos agropecuarios, priorizando la producción de alimentos, así como medidas concretas para garantizar el relevo generacional.

El mismo día, los sindicatos ENBA y EHNE (Etxalde) de Bizkaia llevaron sus reivindicaciones y unos 160 tractores al centro de Bilbo. Varias caravanas partieron a primeras horas de la mañana desde Durango, Zalla y Gernika entre otras localidades hacia la capital, se reunieron en las inmediaciones de San Mames para desde allí recorrer juntos la Gran Vía hasta las inmediaciones del teatro Arriaga. Allí en pocos minutos se agotaron las piezas de cordero que los ganaderos vendieron a numerosas personas que hacían cola y aplaudieron la iniciativa que reclamó el fin de los tratados europeos de libre comercio y garantizar precios justos para los baserritarras. En los tractores se podían leer pancartas con lemas como "Sin agricultura y sin ganadería la mesa está vacía" o "Nuestra ruina es vuestra hambre".

[Ehunka kamioi atera dira azken asteotan](#)
[Euskal Herriko errepide nagusietara edota](#)
[Bilbo, Donostia, Gasteiz eta Iruñeko kaleetara](#)



Garraiolari batzuk ere parte hartu zuten martxoaren 1eko protestan.

Apoyo de transportistas

En Gipuzkoa EHNE y ENBA se movilizaron más adelante, el 1 de marzo. Cientos de tractores repartidos en tres columnas y apoyados por numerosos transportistas en sus camiones recorrieron las carreteras del territorio reclamando “compromisos para priorizar el sector primario”, y tras pasar por el centro de Donosti llevaron sus reivindicaciones a las Juntas Generales de Gipuzkoa.

Garikoitz Nazabal, Iñaki Goenaga y Julián Unanue, representantes de EHNE, ENBA y Gipuzkoako Baso Elkartea, respectivamente entregaron a los junteros un manifiesto de “ocho páginas” en el que plantean sus propuestas para “priorizar el sector primario”. “Hoy hemos vuelto a tomar las calles los y las baserritarras para mostrar nuestro enfado y malestar. Llevamos demasiados años de decadencia sin parar, trabajando en un sector al que, aunque sea el primero, no se le concede ese reconocimiento”, manifestaron los portavoces.

Consejo Europeo

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, tuvo durante el mes de febrero una agenda repleta ya que se reunió el día 19 con los representantes de las comunidades autónomas apelando a la flexibilización de la Política Agraria Común PAC que adopte la UE y también el día 28 con los líderes de las tres principales asociaciones agrarias que seguirán convocando actos en marzo, abril y mayo.

Planas valora positivamente los avances del Consejo Europeo que el 26 de febrero congregó en Bruselas a todos los ministros de agricultura de países miembros de la UE para la simplificación de la PAC. Ese día agradeció que se abordaran las medidas propuestas para flexibilizar las “excesivas” exigencias y garantizar “un buen funcionamiento de la cadena alimentaria”.

Transportistas afectados

Los transportistas españoles se han quejado de los perjuicios ocasionados en vehículos y

mercancías en las protestas de los agricultores, así como de las retenciones en la carretera durante largos períodos, sin acceso a alimentos, agua ni instalaciones sanitarias, e incluso la Organización Internacional para el Transporte por Carretera, IRU, ha reclamado compensaciones por los daños ocasionados. Sobre todo ocurre al sur, en las inmediaciones de la frontera de La Jonquera.

Respuesta de la DGT

Muchas de las vías principales han permanecido bloqueadas a lo largo de todo el mes de febrero. Ya a finales de enero la DGT decidió flexibilizar los tiempos de conducción y descanso en los transportes de mercancías temporalmente en principio hasta el lunes 5 de febrero, para atenuar las consecuencias de las retenciones provocadas por las protestas. Así, aumentó la conducción máxima diaria de 9 a 11 horas; la semanal de 56 a 60 horas y la bisemanal de 90 a 102 horas, mientras redujo el descanso diario de 11 a 9 horas.

Los responsables de Tráfico respondían así a las alteraciones originadas durante esos días “al normal funcionamiento de determinados flujos de mercancías que cruzan a diario por Irun y La Jonquera, así como al tránsito realizado por camiones españoles dentro del territorio francés”.

Cortes en Catalunya

Los agricultores catalanes de la ‘Unió de Pagesos’ cortaron a finales del mes de febrero la carretera en el paso fronterizo de La Jonquera, durante varios días, así como distintas vías en Lleida y en el Alt Urgell, con el apoyo de agricultores del otro lado de la frontera, del sindicato Confédération Paysanne para protestar contra las importaciones de productos hortofrutícolas que no cumplen con las mismas exigencias que tienen que asumir los productos catalanes.

[Erosketa publikoetan bertako produktu eta lehengaiak lehenesteko eskatzen diote nekazariak eta abeltzainek Administrazioari](#)

Unzalu Salterain: «Une erabakiorra da, nekazarien %65k erretiroa hartuko du»

Las principales reclamaciones de los baserritarras vascos pasan por la regulación del mercado para garantizar unas tarifas dignas, dejando al margen de sus leyes la alimentación, también apuestan por la soberanía alimentaria, piden a las administraciones vascas que adquieran productos locales en las compras de los centros públicos como escuelas u hospitales. La sociedad en general también puede apoyar consumiendo genero de las explotaciones de los alrededores.

Euskal Herriko baserriarren sindikatuek bere aldetik egin dituzte mobilizazioak Estatu mailako elkarte eta 6F plataformarekin bat egin gabe. Etxalde, Bizkaiko EHNEko Unzalu Salterainekin mintzatu gara euren egoera eta aldarrikapenen berri izateko. Hasteko Holandan eta Alemanian, gero Estatu frantses eta espainiarrean, Belgikan eta beste hainbat tokitan egin diren nekazari eta abeltzainen mobilizazioak, Europako hauteskundeen baitan ulertu behar direla dio: «bereziki Europara zuzenduta daudelako mezu guztiak eta mezu gehien ardatz nagusia, nekazaritzaren iraunkortasunari eta, batez ere, agenda 20-30ari begira proposatu dituzten politika berriei eta estrategia berriei aurka egitea da. Bai Alemanian eta Holandan aurretik eta gero Frantzia FNS sindikatuen federazio nagusiaren aldetik zabaldu diren mezuak hortik doaz. Zorionez Frantzia, Confédération paysanne eta ELB sindikatuek beste mezu batzuk ere plazaratu dituzte, nekazaritza beste eredu baten aldekoak,

iraunkortasunaren aldetik jarraitu beharrekoak». Horiekin bat egiten dute hemengo sindikatuek.

Sindikatu guztien artean badaude dena den, elementu amankomun batzuek, edozein eredu produktibo delarik ere: «alde batetik, merkatu libreak nolabait ere prezioetan duen eragina, merkaturia erregulatzen ez den bitartean sekula ez da egongo prezio egoki bat baserriarrentzako, bere ekoizpen kostuak beteko dituen preziorik ez da izango, eta zentzu horretan gure aldarrikapena argia da, merkaturia erregulatu egin behar da. Eta bide berdinetik Europa lotzen ari den merkatu libreko tratatu guztien moratoria urgente bat behar dela. Eskatzen dugu bereziki horien ondorioak ondo aztertze eta begiratzeko. Guk behintzat argi dugu, hori

aldarrikatu dugu beti, historikoki planteatu dugu, elikadura mundu mailako merkataritzatik atera egin behar dela. Elikadura ez da industriako pieza bat, edota adimen artifiziala, edo auto baten giltza. Beste era bateko elementua da, egunerokotasunean pertsona guztiok behar duguna gure beharrezan asetzeko, beraz, eskubide bat da, eta merkatu librean nolabait ere akordioen barnean elikadura sartzen den heinean, munduan herrialde askotako gizabanakoei eskubide hori ukatzen ari gaitzaizkie. Gure ustez hori oso larria da».

Aspalditik egin dute Etxalden elikadura subirautearen alde: «burujabetza hori mundu mailan garatzeko, herrialde guztientzat eta herrialde guztietako pertsonentzat eskubidea izan dadin, ezinbestekoa

«La alimentación es un derecho de todas las personas, debe satisfacer sus necesidades, y por ello, debe retirarse del mercado libre»



Unzalu Salterain, representa a agricultores y ganaderos de Bizkaia.

da merkatua erregulatzea, bereziki, tokian tokiko ekoizpenak babesteko eta babes horrekin edozein pertsonak elikagai sano batzuek izateko eskubidea eduki dezan. Argi baita merkatua zenbat eta basatiagoa, askeagoa izan, ez bada erregulatzen, are eta gosete gehiago daudela munduan; hori nazioarteko FAO erakundeak ere argi plazaratzen du bere ikerketa guztietan: ondorengo hamarkadetan ere goseak gorantza egingo duela aurreikusten du».

Aldarrikapen konkretuak ere badituzte hemengo Gobernuari begira, une erabakiorrean gainera. «Hego Euskal Herrian oso hamarkada klabea gaude, gure sektorean langileen ehuneko 65a jubilatu egingo delako. Orduan, pentsa, begira zer nolako erronda daukagun. %65 horren erreleboa egin behar, gaur egun daukaguna mantentzeko. Guk eskaintza hori

areagotu egin beharko geneukala, eta aukerak badaudela horretarako. Kontua da, elikadura sistema guztiak tokikotu egin beharko ditugu eta bertako elikadura sistemak eraiki».

Elikadura politika publikoen erdigunean jartzeko eskatzen diote hemengo Administrazioari, argi eta garbi: «adibidez, hemengo erakundeek egiten dute erosketa publikoa, bertako eta hurbileko elikadura izango balitz, elementu klabea litzateke jende gehiago baserriratzeko eta pizgarria ere bai gaur egun baserrian dabilen jendearentzako; etorkizuna hobetuz eta prezio egonkorragoak izan ditzaten. Hori erabaki politikoa da, hemengo politikariek egin dezakeen gauza eta hartu dezakeen erabakia, Bruselari edo Madrili begira egon gabe».

Prozesua mailakatua izatea onartzen dute; «Hor trantsizio bat

egon behar da, egun batetik bestera ezin delako egin 0tik 10erako saltoa. Horregatik eskatzen dugu lehenengo, bost urtetan izan dadila erosketa publikoaren ehuneko 40-50a bertakoa eta bizpahiru urte barru igotzen joatea bataz besteko hori. Hori izango litzake bultzada handi bat eta giltzarria, belaunaldi berriak baserrietan instalatzeko, eta gaur egun dabiltzaneren etorkizuna eta prezio duinak bermatzeko ere bai».

Etorkizuna

Prezio duinik ez badago ez dago ez etorkizunik ez erreleborik baserriarentzat. Hori garraioan ere gertatzen da. Unzalu Salteraini esanguratsua iruditu zaio Gipuzkoan baserrietako gazteek egindako mobilizazioa, aldarrikapen argi batekin. «`Gu baserritarrak gara, baserritarrak sentitzen gara, baserriari oso lotuak gaude, baina kanpoan lan egin behar dugu. Beste lanbide bat daukagu edo ikasten ari gara. Zergatik? Ez dugulako bermerik ikusten gerorako, ez dugu argi etorkizunik edukiko dugunik, ez dugu utzi nahi, jarraitu nahi dugu gure gurasoen baserrian, baina beste baldintza batzuk behar dira`; ikusten duguna da, elikadura sartzen badugu politika publikoen erdian, horiek izango dutela etorkizunik. Gainera, orain, hemendik aurrera egin behar dugun eztabaida eta hartu behar diren neurriak, ez dira epe laburrekoak izan behar, hurrengo belaunaldi berri batentzat markoa sortu behar dugu. Lehen aipatu dut, ehuneko 65 jubilatzeko dela. Generazio berri bat sartu behar da, horientzat esparru egokia sortu behar da» dio Bizkaiko baserritarren ordezkariak.

Harrigarria da, sarri, kanpotik ekarritakoa hemengoa baino merkeagoa izatea. Unzaluren, iritziz, zerbaitek kale egin du hor, ez zaie ez produktoreari ez garraiolariari dagokiona ordaintzen. «Denetarik gertatzen ari da. Lehenengo eta

«Estamos de acuerdo con el planteamiento de la Unión Europea para reducir el uso de pesticidas, fertilizantes y antibióticos»

ERREPORTAJEA

behin, elikagai horiek eskuratzeko jatorrizko lan baldintzak zelakoak diren, bestetik, merkatu libreaz hitz egiten dugu, baina bereziki elikagai mugimendu horiek guztiak diruz lagunduta daude, laguntza handiak dituzte, eta horretan dabilzanek kontrolatzen dute prezioa. Orduan hortik lortzen dituzte irabazi guztiak».

Konsumitzaileen galera azaldu du adibide praktikoa jarrita: «erraz ulertzeko; iaz oso nabarmena izan zen olioaren prezioak izan zuen gorakada. Argudioa izan zen ez dagoela olio nahikorik merkatuan, lehortearen ondorioz. Egia da 2021 eta 2022an lehortea izan zela Estatu espainiarrean eta ondorioz ekoizpena gutxitu dela, baina, hala eta guztiz ere, dauden olibondoekin 2022an egindako olio ekoizpena nahikoa da Estatu espainiarreko biztanleria osoaren beharrianak asetzeko. Kopuru nahikoa produzitu da, baina zer gertatu da 2023an? Lehenengo sei hilabetetan olio horren guztiaren ehuneko 95a esportatu egin zen. Ez zen lehortea izan, esportazioaren ondorioz utzi dugu Estatuko merkatua olio gabe. Eta gero kanpotik ekartzen dugu. Bitartean prezioak igo egiten dira. Espekulazioa dator, eta abar. Horregatik diogu merkatua erregulatu behar dela. Merkatu espekulatibo horrek eragiten dio egun daukagun inflazioari ere».

Kanpora eraman eta gero kanpotik ekarri, ez dauka zentzurik eta bitartean prezioak gora... «Espekulazioaren ondorioz prezioak gora doaz. Berdina gertatzen da argindarrarekin eta beste hainbat produktuekin. Elikaduraren inguruan ere oligopolioak sortzen ari dira, merkatua eta prezioa enpresa gutxi batzuk kontrolatzen dute eskuak libre dituztelako. Politika



Unzalu Salterain en la manifestación del 14 de febrero en Bilbao.

egiteko modu horien, eta erregulazio faltaren ondorio».

Nekazarien eta euren sindikatu zein elkartearen artean eta horien aldarrikapenen anabasa handiaren baitan, zorionez Bizkaian Etxalde eta ENBAK bat egin zuten otsailaren 16ko mobilizazioa aurrera ateratzeko. «Bi sindikatuak elkartu eta lortu genuen mezuak ere ondo zentratzea. Gure kasuan esan genuen desberdintasunen gainetik, goazen garrantzitsura, gaur egun bizi dugun egoera itogarriaren oinarritzko elementuetara. Hor adostasuna lortu genuen eta mobilizazioa planteatu. Egia da guztia kokatu behar dela Estatu espainiarreko mugimendu zabalago batean. Sortu dira, esaterako, SOS rural bezalako taldeak Euren webgunean ikusi daiteke zer dagoen eta zein pentsamendu duten. Mobilizazio hauekin olatu moduko bat sortzea dute helburu, gero beraiek

plataforma berri moduan Europako hauteskundeetan aurkezteko. Eskuin muturrekoak dira: beraientzat Europako hauteskundeak entsegua dira, Estatu mailako hurrengo hauteskundeetara aurkeztu ahal izateko. Hauen teoria da, azken urtetan agerian den 'España vaciada' delakoa ordezkatea. Kanpo elementu horiek ere badira hor». Sektorea ordezkatzeko ez duten arren, mobilizazioaren sustatzaile ibili dira... «dagoen egonezina baliatu nahi dute beste interes batzuekin»...

Oro har, Etxaldekoak nekazaritza ekologikoaren aldekoak dira sindikatuak. Unzalu Salterainek adierazi digunez, «hor Europak planteatzen duen estrategia eta iritziarekin guztiz bat gatoz. Europak esaten duena da, 2030erako pestizidak, fitosanitarioak, fertilizanteak eta ganaduaren hazkuntzarako antibiotikoak ehuneko 50ean jaitsi behar direla.

«El aceite de oliva no se ha encarecido por la sequía. Se produjo suficiente para abastecer el mercado, pero en 2023 se exportó el 95%»

«Europa pretende que el 25% de la superficie cultivada se utilice en la agricultura ecológica. Nos parece una medida interesante»

Horrekin guztiz ados gaude. Kontua da, gaur egun, lobby pila bat, fertilizanteen lobbyak batez ere, protestaka diharduten plataforma horiek gidatzen ari direla, erabilera hori ez dadin aldatu. Produktu horiek saltzen dituzten enpresek 2030etik aurrera, erdia galduko dutenez hor erresistentzia handia da. Antibiotikoen erabilerarekin berdina gertatzen da».

«Zero Kilometro».

Bestalde, horrekin lotuta, Europak esaten du herrialde guztiok lurren azaleraren gutxienez ehuneko 25ean nekazaritza ekologikoa jarri beharko dutela eta produktu ekologikoak ekoizti. «Hori ere neurri ona da gure iritziz. Ondorengoa ariketa egin dugu: 'perfektoa da hau?' galdetu diogu geure buruari. Segur aski prozesu honetan perfektiorik ez dago, baina zera galdetu dugu, neurri horiek Hego Euskal Herriko ekoizpen guztietan aplikatuko balira aldatuko litzateke mapa? Izugarri aldatuko genuke. Aldatuko genituzke esportaziorako ekoizpen eredu eta dinamika guzti horiek, eta bertoko merkaturaren zentratuko litzuzke, askoz gehiago, gure ekoizpenak. Burujabetzaz mintzatzen garenean,

esaten dugu, askotan, kontsumitzen ditugun barazkien ehuneko 5a besterik ez dela ekoizten hemen. Ez da guztiz egia, zergatik? Nafarroan barazkien ekoizpen handia da, baina, ehuneko 95 esportatu egiten da, Araban ekoizten diren zerealen zati handi batekin gauza bera gertatzen da. Hori guztia barne merkatuari begira antolatuko balitz, Euskal Herriko kontsumitzaileari begira, beste era bateko mapa edukiko genuke». Beste gai batzuk ekoiztiko lirateke, bertakoek behar dituztenak.

Ura kontuan izan beharreko elementua da. «Katalunian adibidez nabaria da daukaten ur eskasia eta lehortea. Baina gero hori ez dator bat abeltzaintzan Kataluniak duen ereduarekin, eredu guztiz intentsiboa eta industrializatua da, bai txerrietan edo okelatarako txekorretan harrigarria da daukan ur erabilera handia. Segur aski ez dute eta kontsumo hori asetzeko nahikoa urik eukiko. Hor analisi sakonak egin behar dira».

Karrantzan ere azken 20 urtetan abeltzainek egindako proposamenen inguruan, -batzuk 300 behi hazteko espazioak jarri nahi zituzten- guk

beti esan dugu: «Kontuz. Lehenengo eta behin ba al da ur nahikorik horretarako Karrantzan. Hori izan da elementu determinantea jendeari esateko hainbestentzat ezin dutela ipini. Ez dago ura ziurtatuta. Baliabide naturalak, ondo kudeatu behar dira, muga batzuk daudelako, ez dira mugagabeak».

Euskal Herrian ez daukagu uraren eskasia handirik, «hemen pribatizazioa da daukagun arazoa. Kudeaketa guztia pribatizatuta dago. Udalek galdu dituzte eskumen guztiak, kasu gehienetan. Baina argi dago, ura eta elikadura, direla kapitalaren jomuga. Hori kontrolatuz gero, espekulazioa eta irabaziak ziurtatuta dauzkate».

Ongarri kimikoak

Ongarri kimikoak, aldiz, elementu arriskutsua dira. «Lurra xurgatu eta lehortu egiten dute, eta kutsatu ere bai, eragin konpletoa dute. Eta begira zer nolakoak diren ongarririk saltzen dituzten enpresak. Lehen garagar uzta jaso ondoren, denbora apur bat atsedenean utzi eta gero traktorea pasatzen zuten, lurra altxatu eta gero berriro ere. Orain zera esan die, 'ez ibili lurra altxatzen, hori gasolioa gastatzea da; bota pestizida kantitate handi bat, dena erre eta gero zuzenean erein': Gasolioa aurrezteko diru hori pestizida eta fertilizanteetan erabiltzen bada, eta gainera lurra kutsatu, akabo».



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**

Willy Granado: «La policía protege al manifestante en las carreteras galas»

Hainbat garraiolari harrapatu ditu bidean nekazarien protestek eragindako auto ilarak. Horrelakoetan eskertzen dute informazioa, zein bide egongo den moztuta jakiteko, alegia. Bestela zuhur ibili behar dute, ahal bada ihes egiteko. GPSak lagundu dezake baina garraiolari zaharrek beste baliabide batzuk ere badituzte ilarak saihestu eta etxera lehenbailehen itzultzeko, lehengo erara, bigarren mailako errepideetatik mapa eta orientazio ona erabilita. Willy Granadok bere esperientzia kontatu digu. Ia 30 urte daramatza Europako errepideetan zehar; busak ere gidatu zituen aspaldi; orduan Baiona hiru barrutik pasatzen zuten eta Bordelek saihebidetarako bakarra zuten.

Las protestas de los agricultores y ganaderos han afectado a los transportistas que recorren las carreteras europeas. Es normal que el transportista se enfade si le obligan a parar y pasa varios días bloqueado. Sin embargo, los veteranos transportistas tienen una habilidad especial para sortear todos esos contratiempos. Willy Granado es uno de ellos.

Aprendió hace años de transportistas mayores y con más experiencia cuando convivían en la carretera y se juntaban mucho más a menudo en los routiers del camino. Hablamos con él a mediados de febrero. La víspera había podido cruzar la zona de Poitiers, que fue uno de los puntos calientes de las movilizaciones en territorio francés; un punto estratégico donde se organizó una movilización relevante con unos 50 agricultores y sus tractores en la autovía.

Ahora que las principales carreteras han permanecido cerradas ¿cómo os habéis apañado?

La primera semana de febrero, ya en Baiona nos desviaron hacia Pau y Las Landas, pero quemaron unos fardos de paja en la autopista y nos volvieron a Baiona; ahí perdimos por lo menos una hora, el tráfico es urbano y no cabíamos los camiones. Nos juntamos los que subíamos con los que bajaban...

Te sacan de las autovías, las departamentales no soportan tanto el tráfico; claro, tienes que ir por las rotondas, la vía es más estrecha, y se complica para cruzar dos camiones. «Apártate

tú, apártate tú...» Alguno se aparta demasiado, cede el terreno y se queda atascado. Entonces queda bloqueado todo, tanto para los que suben, como para los que bajan. Es una ratonera.

Yo tuve que parar en un polígono industrial, aparqué como pude. Al día siguiente, madrugué. Me levanté a las 5.00 de la mañana, y por secundarias volví a salir a la misma departamental de la que me escapé porque estaba bloqueado. Igual había 500 metros llenos de camiones aparcados en la carretera con los transportistas durmiendo. No podían circular ni para arriba ni para abajo. Por la mañana el carril de subida estaba libre y me

«Ezin zara hiruzpalau egun geldi egon. Nolabait ihes egiten ahalegintzen zara. Asteburuan etxean egon nahi dut»



Mozketak daudenean bide alternatiboak topatzen saiatzen da.

escapé. Me libré de una buena. Pasé por un pueblo, con su campo de futbol, su cementerio... no era ni departamental, un camino sólo para los vecinos. Dije, como venga una bicicleta no pasa. La Gendarmería lo comprendía y permitía, ya que no podían abrir la autopista.

Iba con 24 toneladas y el consumo de combustible también subió. No vas con el automático por la autopista; circulé tres horas y media por los pueblos. Gasté unos cinco litros más... entre parar y arrancar en los atascos.

Es decir, a pesar de que muchas vías principales estaban cortadas pudiste circular...

En esos casos intentas escapar como sea. A mí me gusta estar en casa el fin de semana; tengo mi familia, mi nieta, mis amigos... y piensas, «estos cabrones no me

van a joder». Como me trinquen aquí, como ha estado alguno, tres o cuatro días, y llegas con una semana de retraso, además pierdes trabajo, etc.

Ahora vamos por las autopistas. Pero conocemos las rutas anteriores. Ayer estaba parado a 200 metros de una rotonda y digo: «¿Qué hago yo ahora aquí?», y te acuerdas de que antes pasábamos por allí, cuando no había autopista, en la época en que andábamos con Julián y otros transportistas veteranos; para librar las retenciones de la salida de Burdeos, íbamos por Libourne, dando un rodeo, pero salías a 30 kilómetros más arriba... tardabas un poco más pero evitabas el atasco.

En aquellos tiempos, la conocida rotonda de Saint André de Cubzac a la salida de Burdeos, era un punto

por donde pasábamos todos; cuando había huelgas ponían cuatro coches de los gendarmes y no pasaba ningún camión ni ningún otro vehículo. Venías por la autovía pero sólo se permitía el paso por un carril y todos a la rotonda. Allí se montaba un tremendo pitote; cada media hora abrían 10 minutos y te acercabas poco a poco, se desatacaba pero muy despacio.

Te escapas esquivando esos puntos conflictivos, con algo de retraso, pero conseguimos llegar. En Baiona, Las Landas, etc. los cortes y desvíos estaban previstos; te avisan, «para Irun desvíese por tal carretera».

¿Recuerdas haber estado alguna vez mucho tiempo retenido?

Yo no. No soy más listo que nadie. Pero lo que te digo, me buscó mis alternativas. La gente va a donde les mandan los gendarmes, igual que los borregos. Y suele ser una trampa. Hay que saber parar. Sabes que más adelante hay otro cruce, donde te van a volver a trincar. No puedes librar. Ellos te dicen que está cerrado «y búscate la vida». Yo lo que digo es que «xorro xorro, aurrera».

¿Qué tal son los chalecos amarillos?

Es un popurrí. Entiendo que hay un desencanto generalizado en la sociedad y protestan. Siempre hay alguno que levanta más la voz, y dirige un poco el grupo.

Se les ve bastante organizados.

La Policía francesa está para protegerles, para que no haya problemas e incidentes entre los manifestantes y el resto de la gente. Permiten que se manifiesten y que hagan huelgas; han pedido su permiso y les protegen.

«Gaur egun autobideetatik gabilitza, baina garraiolari zaharrok ezagutzen ditugu aspaldi erabiltzen genituen errepideak»

ELKARRIZKETA

No es como aquí, tienen otra manera de funcionar. Si nosotros fuéramos a hacer un corte como hacen los franceses no nos permitirían. Aquí los únicos que pueden hacer algo son los ertzainas. Pueden cortar el tranvía y no pasa nada. Pero si van los de Tubacex les dan, aunque tengan razón.

Habrà que apoyar al agricultor y ganadero, ¿verdad?

Sí. Por supuesto. Al agricultor, ganadero y a todos los sectores. Solidaridad. Lo que está claro es que los funcionarios que tenemos en la Administración, tanto aquí como en Madrid, miran por sus intereses, porque, tal y como está la sociedad, con todo lo que se está viendo, sanidad, transporte público, enseñanza, están todos los sectores con necesidades, a todos les falta algo...

La queja es generalizada...

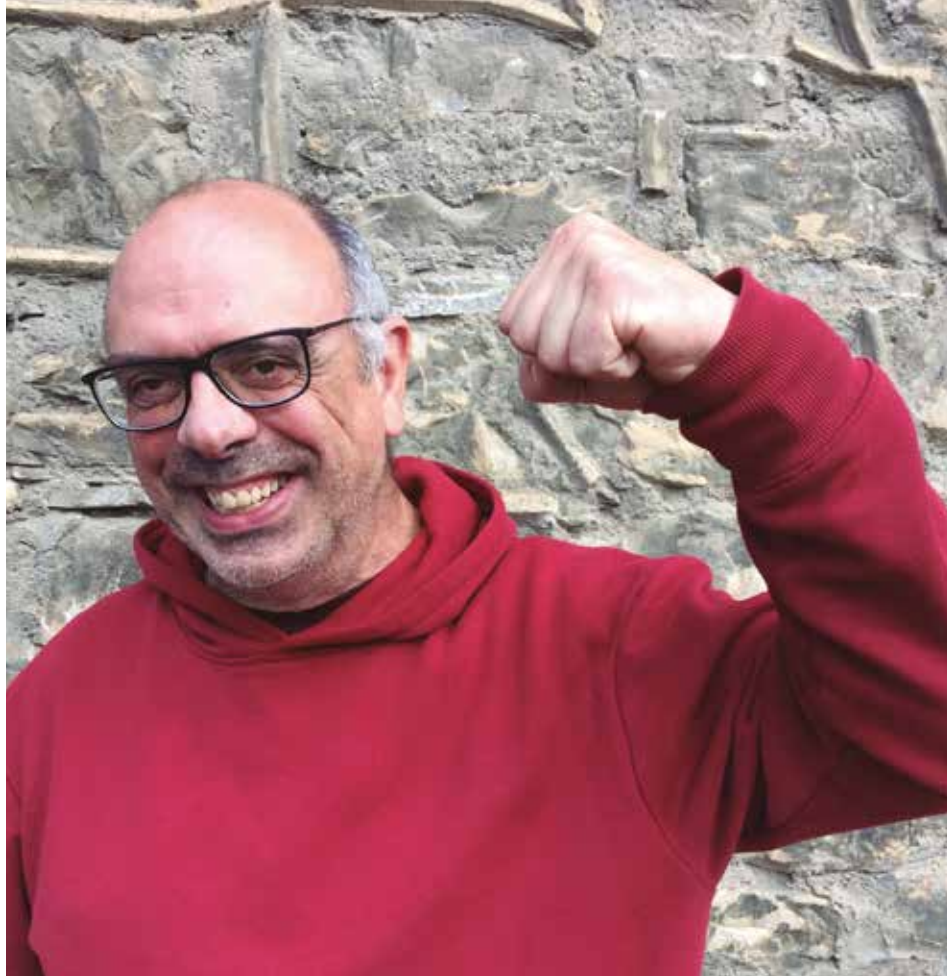
Nosotros paramos con el precio del gasoil, se visibilizó el tema, nos dieron algunas ayudas, pero ya está olvidado.

En las protestas cortan las carreteras lo que tiene sus consecuencias...

Ha habido gente que ha estado tres días en una departamental, sin tener un baño, sin tener donde comer, que haces. Hay situaciones extremas. O llevas comida en el camión, o estás perdido. Eso no está nada bien gestionado. No hay ayuda. No hay nada. Te tienes que buscar la vida.

Algunos transportistas que llevan producto agrícola español se quejan de mal trato recibido por parte de los agricultores franceses...

A mí no me ha pasado y en las



Urtean 140.000 kilometro egiten ditu Willyk; laster bost milioira helduko da.

zonas que ando no he visto nada de eso.

Sé, porque ha pasado muchas veces, que en Perpignan, por ejemplo en las campañas de la fresa, les molesta que lleven producto español, mucho más barato que el de allí. El problema es que los grandes comercios y supermercados, las multinacionales como Carrefour, Leclerc etc. compran a los españoles, a los marroquíes y a los rumanos.

Algo falla ahí. El transportista no tiene la culpa. También pasa que algún transportista se pone bravo y lo paga.

Eres un transportista de largo recorrido... ¿Cuántos kilómetros haces al año?

Llevo millones de kilómetros. Normalmente, unos 140.000 anuales. Hay gente que produce más. Llevo 28-29 años en internacional ya, voy para los cinco millones de kilómetros. Al primer camión de segunda mano le hice novecientos mil al segundo millón seiscientos mil, al otro millón cuatrocientos mil, y con el último llevo cuatrocientos mil.

Siempre con el txistu en la cabina

Sí, porque me relaja. No toco todos los días, no siempre acabas pronto,

«Txistua eramaten dut kamioian. Lasaitu egiten nau. Hortik zehar nabilenean jo izan dut jendaurrean. Ondo pasa izan dugu»

Garraiolari beterranoak ez du gaur egun inor erakusteko

pero toco bastante. Llevo en una tablet todas las partituras de la actuación que hacemos el fin de semana en Gasteiz. Hoy (viernes 16 de febrero) tocamos en un acto de mujeres contra la guerra. Hemos sacado una canción con música de Oskorri que se titula "Gaza bihotzean».

Alguna vez ya he tocado por ahí en público y la hemos liado. Algún día festivo que estaba parado en Alemania o Francia en algún Routiers abierto en la autopista. Siempre me junto con alguno de aquí. Tengo preparado algo de repertorio de los Beatles para *txistu*, alguna francesa, irlandesas y canciones populares vascas. Hay veces que me vengo arriba y hago mis pinitos. Nos lo pasamos bien, tomas una cervecita, tocas un poco...

Que haces un viaje a la semana...

Si normalmente son dos días para ir y luego vuelta.

Y a donde has ido lo más lejos.

Una vez fui a Noruega, a 600 kilómetros por encima de Oslo. En plena nevada, en noviembre o diciembre. Eran 3.500 kilómetros de subida y otros tantos de vuelta. En una semana, la noche más calentita fue a 13 bajo cero. Entre 15 y 20 bajo cero todos los días. Fui una vez y dije. Hasta aquí he llegado. Ya he cerrado esa ventanilla porque hacía fresco. Normalmente voy a Francia o Alemania.

Eskarmentu handiko garraiolaria da Willy Granada. Eurak baino zaharragoengandik ikasi zuten ogibidea. Azeri zaharrak ez du ezeren beldurrik. Ezta erakusteko kumerik ere. Ez dabil garraiolari gazterik. Atzera jo du, hasierara, 1992ko grebara, «oroitzen dut Sailburuako aparkalekuan biltzen ginela egunero. Garraiolari "arituak" gazteokin, orduan ezagutu genituen bidea erakutsi zigutenak. Hor erein zen garraiolarien sindikatuen hazia. Asteburuetan elkartzen ginen gero; hamaiketako horietan trebatu gintuzten».

Garraiolari beterranoak maixu

«Beste era batekoak ziren garaiak, baita garraiolariak eta garraioa bera ere. Beste era batera genbiltzan. Europara gindoazela, gure ohiturak geneuzkan, gure geralekuak, horietan elkartzen ginen, euskaldunok gure mahaia geneukan. Portugaldar, espainiar eta frantsesak beste batzuetan esertzen ziren. Hor ikasi genuen ogibidea. "Beterranoek" erakutsi zizkiguten garraioan egin beharrekoak, eta egin behar ez zirenak, `hori ez dizute ordaintzen, ba ez egin´; baita arazoei aurre egiten edota, enpresekin tratuak adosten ere. Bideak itxita bazeuden beste batzuk hartzen».

«Aduana Irunen zenean, gu hasi ginenean, garraiolari guztiek eguerdira arte itxaron behar izaten zuten paperak jasotzeko,

elkarrekin egoten ziren; beraz, zain zeudela, zeozer jan, mintzatu.... Garai hartan prezioak enpresekin negoziatzen ziren. Gaur egun sortu diren enpresa eta agentziekin ez da ezer egiterik».

Routierretan elkarrekin

«Orduan Baiona erditik pasatzen ginen, Bordelek saihebidetarako doan errepidean herrietatik pasatzen ginen, sarri semaforoetan ilarak egoten ziren, irrati emisoratik hitz egiten genuen, batzuk besteari galdetuz, azkenerako bagenekien non ziren arazoak, nor iritsiko zen beranduago geralekura. Elkarri itxaron eta elkartu egiten ginen bazkaltzeko. Batak besteari galdetu. `Alemaniara noa enpresa honetara´, norbaitek esango zizun nori galdetu, ezagutuko zuen bertan egon den bat eta hark zehaztuko zizun, ez zegoen GPSrik, `atera irteera honetan, hiru semaforo pasa eta ezkerretara dago´».

«Gaur egun oso ezberdina da, ez gara elkartzen. Noizean behin norbaiti telefonoz deitu eta hurbil bada elkartuko gara. `Non zabilta? Ordu laurdenera zaude!, ba hor elkartuko gara´ Oso noizean behin. Frantsesak hobeto antolatzen dira. Jada ez gara elkartzen, ez geure artean hitz egiten, ezta prezioak enpresekin negoziatzeko, garai batean bezala».

Willyren ustez, garraiolariak eurak ere aldatu dira. Lehen elkarrekin zebiltzan, gaur egun ia batere ez. «Duela gutxi enpresa bereko bi garraiolari ikusi nituen batak bestea aurreratzen, lehenago iristeagatik» dio penaz.

«Conocimos a los transportistas veteranos en la huelga del 92. Éramos sus cachorros. El fin de semana quedábamos y nos fueron adiestrando»

BABESA

ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA



¿CONOCES ALGÚN SEGURO QUE TE DEVUELVA DINERO?

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

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

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

HIRU ASEGURUAK, precios 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 55,17 €/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 €
Mala estiba general		65.000	697,27 €
Contratada con un max. de 50.000 euros		70.000	726,45 €
10% con un mínimo de 1.200 euros	300 €	75.000	788,70 €
		80.000	823,00 €
Daños/contaminación de polizones		85.000	868,73 €
Suma asegurada <10.000 capital 5.000	10 %	90.000	902,70 €
Suma asegurada >10.000 capital 10.000	(Mínimo 1.200)	95.000	960,17 €
		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!

**23. Korrikan
HIRUren kilometroa
martxoaren 23an
goizeko 9.17an
Seguran**

Sudoku zail xamarrak

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

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

126. aleko erantzunak



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

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

Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

NAN:
DNI

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Helbidea:
Dirección

Herria:
Población

PK:
CP

Telefonoa:
Teléfono

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

Jarduera datuak / Datos de la actividad

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Mota:
Serie

Lan mota:
Tipo de trabajo

Ibilgailua:
Vehículo

Matrikula:
Matrícula

Zama:
Carga útil

Erdi-atoia:
Semirremolque

Matrikula:
Matrícula

Banketxea:
Entidad bancaria

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

Sindikatu zerbitzuak / Servicios del sindicato



Sinadura / Firma:

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

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

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

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

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

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

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