

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

128. ZK

2024/05



Salud y vida, en riesgo



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

Baldintza onak langile denentzat

Garraioa eta garraiolariek zahartu egin dira. Ondorioz, gero eta albiste txar gehiago dator errepidetik. Maiatzerako zazpi garraiolari hil dira aurton Euskal Herrian. Aurreikuspenik txarrenak gaintitu ditu egunerokoak. Azken urteotan batz bestea garraiolari bat hil da hilero. 2024 hasieran bikoiztu egin da estatistika. Nafarroan, gainera, ez dira garraiolariek soilik hil bidean. Lan istripuetan hildako zortzi nafarretik seik errepidean galdu dute bizia. Aspalditik ari dira sindikatuak heriotza horiek saihesteko neurriak eskatzen. Baina administrazioak eta enpresariak beste aldera begiratzen dute.

Batetik patronalak ez ditu betetzen, sarri, Lan Osasunaren arloko arauak. Bere irabazi eta etekinak jartzen ditu langileen bizitzaren eta osasunaren gainetik. Bestetik Administrazioak ez du nahiko baliabide jartzen enpresek arauak bete ditzaten, lanean istripurik gerta ez dadin. Garraiolariei 60 urterekin jubilatzeko aukera ematearen inguruan asko hitz egin arren, ez dirudi aldarrikapena berehalakoan gauzatuko denik.

Jakina da garraiolariek adinean aurrera doazela, eta errepideko istripuez gain osasun arazo ugari pairatzen dituztela. Garraiolari gehienak 50 urtetik gorakoak dira, eta adin horrekin konortea galtzeko edota bihotzekoren bat izateko arrisku handiagoa dago. Ez da berria 60 urterekin erretiroa hartzeko aldarrikapena. Politikariek behin eta berriro jorratu dute gaia, baina ez da mamitzen. Duela gutxi Diputatuen Kongresuak ontzat eman zuen Kataluniako Esquerrak horren inguruan egindako eskaera. Baina ez da gomendiotik pasatuko.

Erronka handia bezain konplexua da belaunaldi aldaketa, kontuan izanik, garraiolari gehienak ibilbide profesionalaren amaieran daudela. Garraiolariei galerarik gabe 60 urterekin erretiratzeko aukera

emango balitzaie, erreleboaren aferari ere serio heldu behar, derrigorrez, politikariek. Kolpetik hainbatek utziko lukete eta. Dena den, gazteak garraioan hasi daitezen ezinbestekoa da sektoreko baldintzak duintzea. Hori egin dute Britania Handian. Hemen, ordea, asko dira garraioan lan egiteko Lanbiden izena emanda duten gazteak, baina ez dira hasten baldintza onik ez dagoelako. Esanguratsua da baldintza kaxkar horietan lan egiteko prest dauden garraiolariek ekartzeko politikariak egindako ahalegina eta emandako erraztasunak. Hirugarren mundutik, Marokotik edota Hego Ameriketatik, gidariak ekartzeko betebeharrak arindu ditu Gobernuak, hango baimenak hemen balioztatu. Kezkagarria, benetan.

Oro har, gero eta langile gutxiago da. Aurrerapenak hori dakar. Ordainlekuetan, gasolindegietan, supermerkatuetan norberak ordaintzen du, robotak lantegietatik etxerako bidea hartu dute. Gipuzkoa errepide adimentsuen Europako probalekua delako harro dira foru agintariak. Laster dira txoferrik gabeko kamioiak errepideetan. AEBetan hasi dira probatzen. Esklaboak ekarri beharrik ez. Makinak lan egin dezala eta plusbalioa betikoentzat. Ezin dugu hori onartu. Langile gutxiago bada, hauen baldintzak duinak izan daitezela. Eta aberastasuna banatu dezatela.

«Envejece el transporte, los jóvenes reniegan de las condiciones actuales, y en lugar de dignificarlo, prefieren atraer conductores esclavos»



Sistemas de asistencia obligatorios

Eli Salvatierra

La entrada en vigor del Reglamento de ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) o Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor marca el comienzo de un calendario de incorporación de estas nuevas tecnologías a los nuevos vehículos. A partir del próximo 8 de julio de 2024 la legislación europea niega la posibilidad de homologar y por lo tanto de matricular a los vehículos que no lleven esos sistemas.

Durante los últimos años los fabricantes de camiones han incorporado progresivamente diversos sistemas de asistencia a la conducción, pero el próximo mes de julio todos los camiones matriculados tendrán que contar obligatoriamente con las siguientes funcionalidades:

1. Frenada de emergencia

Se activa cuando se circula a una velocidad superior a 50 km/h y la deceleración sea mayor o igual a 4 m/s² (para M2, M3, N2 y N3). Lucirá la señal luminosa de emergencia o parpadearán las luces de freno para evitar las colisiones por alcance.

2. Detección de usuarios en marcha atrás

Detecta elementos que quedan en un ángulo muerto en los espejos permitiendo reaccionar más rápido ante objeto o usuario en movimiento y versiones avanzadas incluso se activaría el sistema de frenos si no hay reacción del conductor.

3. Control de la presión de los neumáticos

Monitoriza e informa, en tiempo real, de la pérdida de presión de los neumáticos al conductor.

4. Asistencia inteligente de velocidad

Ayuda al conductor a mantener la velocidad

adecuada al entorno de la vía proporcionándole información específica y adecuada. El sistema ISA se adapta automáticamente al límite de cada uno de los tramos de la vía, no permitiendo al conductor que lo supere.

5. Aviso de ángulo muerto

Ante los cambios de trayectoria o invasiones de otro carril, el sistema alertará de la existencia de vehículos en los ángulos no visibles por el conductor.

6. Aviso de usuarios vulnerables antes de iniciar el movimiento.

7. Preinstalación del sistema de bloqueo en caso de consumo de alcohol.

Se impedirá el arranque si el conductor diera positivo en alcohol. La UE solo obliga a la preinstalación de este sistema, mientras que su instalación dependerá de la legislación de cada país.

8. Detección de somnolencia y pérdida de atención del conductor

El sistema monitorea pautas de conducta y alerta ante situaciones anómalas de manejo.

9. Ciberseguridad y actualización de software

Los crackers, nuevos piratas informáticos, lo tendrán más difícil a la hora de hackear los sistemas de control, información y conectividad de nuestros vehículos.

«Kamioi berriek derrigorrez ekarriko dituzte gidariarentzat laguntza sistema aurreratuak»



Los dioses deben de estar locos

Anjel Txokarro

Aunos niños de una tribu africana les cae, como por arte de magia y desde el cielo, una botella de Coca-Cola. Intentan devolverla. Me reí a gusto cuando vi esa película hace ya más de 30 años.

Los dioses no se si están locos, ni siquiera creo que existan; lo que sí creo es que somos los humanos los que no tenemos un punto de cordura adecuado. Hay en nuestro funcionar diario unas pautas cuando menos curiosas y llamativas. En la profesión que procede comentar, vemos como la sinrazón es lo natural. Un ejemplo claro son los horarios intempestivos con urgencias innecesarias. Abaratar precios es la lógica ilógica.

De la sonrisa recordando el intento de devolución a los dioses de la botella vacía de Coca-Cola paso a la tristeza recordando a Rafa Tirapu. Era casi de mi quinta. Seguro que él también vio la peli y se rio. Rafa era de Esparza de Galar. Rafa murió poco antes de cumplir los 59 años. Murió en su cabina. Murió lejos de casa. Murió solo.

Eran las 12 de la noche y, además de sentirse mal, tenía prisa. Tenía que llegar a las 2 de la madrugada a Zaragoza. Estaba en Lleida. Tenía una descarga que realizar. Seguro que estuvo en la disyuntiva de seguir pese a todo o de parar. Paró, pero no llamó al 112.

Me surgen preguntas. Simples preguntas. ¿era urgente que una persona a esas horas llevara zumos a un almacén? ¿Qué esa persona, seguramente, sintiera angustia por llegar puntual a la descarga? Tras lanzar estas preguntas noto que paso de estar triste a enfadarme. Estoy ya muy enfadado.

Sabemos que las personas que realizan ciertos trabajos tienen una esperanza de vida menor. El mismo transporte sin ir más lejos. También sabemos que en el sector hay un índice de accidentes laborales superior.

La precariedad es eso. Horas de espera y después correr para llegar justo a tiempo. Volver a tener estrés al esperar esa carga que todavía no está preparada. Correr de nuevo para pillar unas horas por la mañana para descansar en casa. Comer a deshoras. Dormir a deshoras. Gestionar mil asuntos: tacógrafo, facturas, ITVs, bancos, proveedores... En el "tiempo libre".

Suma y sigue. Hemos conseguido asumir por natural lo que no es natural. Tantos siglos de evolución humana y no alcanzamos a comprender que lo incomprensible no es razonable.

Por la noche no se debiera trabajar. Exceptuando urgencias reales. Las noches son para descansar. Horarios dignos, portes dignos, vidas dignas.

Que peticiones más simples y utópicas también. El escritor Eduardo Galeano afirmó una vez que las utopías servían para caminar, aunque el horizonte se corriera un poco más allá. ¡¡Soñemos por favor, y caminemos hacia las utopías!! Acerquémoslas.

Me entristezco de nuevo con el recuerdo de Rafa. Venía, echaba gasoil y saludaba contento, siempre contento. A veces entraba en la oficina y soltaba alguna broma. Lo recordaré sonriendo. Beti arte Rafa!

«Triste bezain haserre nago. Gauerdia zen, Rafak ondoeza sentitu zuen, baina "presa" zeukan. Premioazkoa al zen ordu horietan zuku batzuk biltegi batera eramatea?»

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Garraiolari zaharrak bidean hiltzen diren garaian, kanpokoak ekartzeko pausuak

04 ABOKATUAREN TXOKOA:
Gidariari laguntzeko asistentzia sistemak ibilgailu berrietan
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
Haserre eta triste, aldi berean:
Hiruko garraiolari Rafa Tirapu, gogoan
Anjel Txokarro



ZER BERRI?



08 Garraioaren aferak presente izan ziren, Babesa, Bideko eta Hiru sindikatuaren batzar orokorrean

10 Bidesariak jarri eta sei urtera esan du Gipuzkoako Foru Aldundiak kalte ordaina emango diela garraiolari batzuri soilik

12 Guitransen aurkako protesta egin dute enpresetako gidariek hitzarmena berritzeko eskatuz



ZER BERRI?



13 Lau mila euroko isuna jartzen dute posta elektronikoko jakinarazpenak ez erantzuteagatik

14 Enpresekin afera ekonomikoak konpontzeko Arbitraje Batzordeak berriro abian dira Gipuzkoan

16 Xabi Momoi tiok eraman zuen lekukoa, Seguran, Hiru sindikatuaren kilometroan

▶ AZALEAN

Errepideko lan istripuei aurre egiteko prebentzio aldarrikapena apirilaren 25ean



ERREPORTAJEA



18 Lan istripu kopuru handiari aurre egiteko neurri eraginkorrik ez du hartzen Gobernuak

22 Badirudi agintariak nahiago dutela kanpotik gidariak ekartzea baldintzak hobetu eta garraioa duindu baino

32 DENBORA-PASAK



ELKARRIZKETA



24 Enrike Hidalgo, Grillo: «Gazteek bokazioa izan arren, ez dago baldintza onik»

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).

La Diputación de Gipuzkoa devolverá el peaje sólo a los que fueron al Juzgado

Gipuzkoako Foru Aldundiak iragarri du 10.9 milioi gordeko dituela 2018 eta 2021 artean bidegabeki bidesaria ordaindu zuten garraiolariei itzultzeko. Harrigarria azken sei urteotan ez itzultzeko Aldundiak egindako ahalegina ikusita: Lau urte luzatu zuen kobrantza, epaitegiek baliogabetu arren hainbat trikimailu erabiliz. Gero ez zuen automatikoki itzuli automatikoki kobratu zuena, kaltetuen erreklamazio denak atzera bota zituen eta epaitegira jo zutenak soilik jasoko dute kalte ordaina. Garraiolari askok, ahulenek, etsi egin zuten eta ez dute dirurik berreskuratuko.

Responsables de la Diputación Foral de Gipuzkoa que siguen alardeando de la implantación del peaje a los camiones en las carreteras del territorio, y cobrándolo, anuncian ahora que han guardado 10.9 millones de euros para indemnizar a algunos de los transportistas que pagaron peajes irregularmente entre enero de 2018 y octubre de 2021 en las autovías N-I y A-15. Sólo a los que siguieron el proceso hasta los tribunales.

Por tanto, la Diputación Foral está reconociendo, su irresponsabilidad-culpabilidad asumiendo, ya, que parte de las sentencias serán desfavorables, contrarias a las autoridades forales. Pero, por otra parte, han quedado en evidencia, las maniobras para seguir cobrando por encima de las sentencias

que la anulaban, y para no devolver esas cantidades cobradas irregularmente a los afectados. De hecho, sólo cobrará la cuarta parte de los mismos, los que han seguido el proceso hasta el final y han recurrido a los juzgados.

Lo normal y razonable sería que reintegraran de oficio lo cobrado automáticamente a todos los que pasaban por los arcos, tenían toda la información. Sin embargo, la Diputación restituirá seis años después lo que les corresponde sólo a unos pocos y se guardará el resto.

Portavoces de Hiru reiteran que fue una irresponsabilidad el cobro durante tres años del peaje a pesar de que los tribunales habían anulado las normas de implantación y gestión de los peajes, mediante maniobras inconcebibles para un mandatario público, como aprobar una segunda norma similar al anterior para poner en marcha esa nueva orden cuando el Tribunal Supremo de Madrid anulara definitivamente la primera.

Denunciar para cobrar

A juicio de los transportistas autónomos de Hiru también es un despropósito que no se devolvieran automáticamente y de oficio esas cantidades así como todo el proceso judicial abierto desde entonces. Los transportistas afectados desde su implantación en 2018 siguen seis años después sin recuperar lo pagado. Tampoco los tribunales se han caracterizado por su celeridad y rigor. El juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Donostia correspondiente envió las reclamaciones al TSJPV de Bizkaia ubicado en Bilbao, que las ha devuelto otra vez al tribunal de Gipuzkoa.

«Epaitegiraino iritsi direnei kalte ordaina eman eta orrialdea pasa nahi du Aldundiak 2018-2021eko bidesarien inguruan»



Gipuzkoa: txofer gabeko gidaritzaren probaleku

Kontrola areatu egingo da Gipuzkoako errepidetan.

Ahora la Diputación Foral de Gipuzkoa quiere exhibir su cara buena señalando que "acatará las sentencias judiciales de primera instancia "sin presentar recurso" para no alargar más el proceso: ha decidido provisionar esa cantidad máxima de casi 11 millones de euros e ir abonando las indemnizaciones que se le impongan. Dicen que quieren "hacer frente" a la situación y "pasar página", obvio después de seis años de decisiones erróneas y máxima irresponsabilidad, en opinión de los transportistas de Hiru.

Obstáculos a los afectados

Responsables del sindicato de transportistas recuerdan que "podían haber devuelto el dinero al principio "de oficio", o más tarde cuando se presentaron las reclamaciones en Bidegi: "Pero han obligado a los transportistas a recurrir a los tribunales y ahora van de buenos diciendo que acatarán las sentencias. Ahora dicen que no quieren alargar el proceso, cuando no han hecho más que obstaculizar y poner trabas a los afectados. En todo este proceso muchos transportistas han desistido y han perdido un montón de dinero en el camino".

Las primeras sentencias ya han comenzado a resolverse con un balance, según datos aportados por la Diputación, de casi la mitad, el 46,7% de las cantidades desestimadas. Los transportistas y asociaciones presentaron en total 1.096 reclamaciones que ascienden a un montante total de 15.173.787 euros. De momento, los juzgados han condenado a la Diputación a indemnizar 956.241,56 euros (53,3%), y han desestimado otros 741.802,28 euros (46,7%).

Los fallos y sentencias están llegando con cuentagotas. Han resuelto unas pocas. No se entiende que los mismos hechos tengan resoluciones diferentes. Todas las normas de cobro de peaje fueron anuladas por los tribunales, y lo justo sería que se devolviera a todos. En tres años la Diputación recaudó casi 40 millones de euros. Pero se negó a devolver ese dinero automáticamente teniendo todos los datos para hacerlo. Judicializó el proceso al no aceptar las reclamaciones administrativas. "Un despropósito". No lo han devuelto y les han vuelto a implantar, uno de los peajes más caros de Europa a 28 céntimos el kilómetro.

Gipuzkoa, European errepide adimentsuen aitzindarietako bat izango da. Gidatze autonomia probatzen ari den europar partzuergo bateko kide izango da Aldundia. Sentsore-kontrolaren eta txoferrik gabe gidatzearen probaleku herrialdeko errepideak. Aldundiak bost milioi jasoko ditu 2024tik 2027ra artean iEXODDUS proiektuaren esperientzia pilotu horietako bat garatu eta bide batez autobideak ikusmen artifizialeko teknologiarekin hornitzeko.

Aspaldi esan zuen garraiolari batek, errepide adimentsuak baino pertsonak behar direla. Hala ere, adimen artifiziala laster helduko da Gipuzkoako errepideetara: Ikusmen artifizialeko kamerak, laser-sentsoreak edota ibilgailu bakoitzak puntu jakin batetik igarotzean duen CO2 isuriaren maila neurtzen duten gailuak jarriko dira besteak beste. "Laster" gai izango omen dira bakoitzak zenbat isuri duen jakiteko, eta beraz, kutsatzen duenaren arabera, bidesari gehiago edo gutxiago ordaintzeko; era berean, pertsonalki jakinaraziko dute bihurtuaren ondoren txirrindularirik dabilen, aurrerago laino artean sartuko garen, edota aurreko ibilgailuek kristalak garbitzekoak abian jarri dituztela euria ari duelako. Gidatze autonomoaren oinarriak izango dira. María Ubarretxena Bide Azpiegituretako diputatuak esan zuenez, lurraldea "prest" dago jauzi horretarako; "edozein unetan iritsiko zaigu, gutxiena espero dugunean".

► ZER BERRI?

Garraioaren arloko aferak presente egon ziren Hiruren urteko batzarrean

Los transportistas autónomos de Hiru llevaron a cabo con normalidad el 13 de abril en el Centro Cívico de Langraitz Oka las respectivas asambleas de la entidad Babesa, la cooperativa Bideko Aterpe y del propio sindicato en las cuales estuvieron presentes las problemáticas del sector.

Hiru sindikatuaren ohiko batzar orokorrean, apirilaren 13an, Langraitz Okan, garraio sektoreko arazo nagusiak presente egon ziren afiliatuek eta arduradunek egindako mintzaldietan: garraiolarien zahartzea, 60 urterekin erretiroa hartzeko aldarrikapena eta erreleborik

eza, alde batetik; eta errepidean gertatzen diren heriotzen tasa handia eta istripuen ugaritasuna bestetik.

Sindikatuaren jardunaren errepasoan laneko ezbehartasa altu hori nabarmendu zuen Alberto Nuñezek.

Gogora ekarri zuen urtea hasi denetik sei euskal garraiolari hil direla errepideetan (jada zazpi dira); iaz, 59 langile hil ziren lan-istripuz, horietatik 10 garraiolariak; "langile bat hiltzen den bakoitzean publikoki salatzen du Hiruk, beste sindikatuekin batera (LAB, ESK, ESTEILAS, EHNE-Etxalde, CGT) baldintza kaxkar orokorre horretan duten eragina, enpresari erantzukizuna eta Administrazioaren utzikeria: "hauen erantzukizuna zuzena da, prebentzioan eta segurtasun arauen kontrolean dituzten gabeziengatik. Horrek guztiak

Bideko afronta una compleja realidad

La asamblea de la cooperativa Bideko Aterpe, celebrada con anterioridad a la del sindicato Hiru, aprobó el balance de las cuentas del año pasado, así como el presupuesto previsto para 2024. Lo más destacado en la reunión fue la explicación sobre los cambios que ha experimentado el sector de los suministradores de carburantes, desde que el 28 de marzo entrara en vigor la nueva normativa aprobada el 28 de diciembre de 2023 que elimina los intermediarios de la venta de combustible.

Marce Cabello explicó en su última intervención como presidente (deja la actividad)

que ahora "los surtidores están obligados a comprar directamente a un operador petrolífero con licencia en vigor e inscrita en el listado de operadores al por mayor de productos petrolíferos de la CNMC, Comisión Nacional del Mercado de la Competencia, que no ofrecen precios tan competitivos como los intermediarios. Sin embargo, estos siguen con sus negocios acordando contratos de compra-

venta cuya legalidad ofrece dudas e implica riesgos de sanciones por parte de la CNMC de 30.000 euros".

Encarece el gasoil

Como consecuencia de las nuevas condiciones derivadas de la normativa en vigor, y los cambios experimentados en la compra-venta del carburante, el precio de los surtidores de Bideko Aterpe encareció los primeros días unos 10 céntimos

«Bitartekariak desagerrarazteko erabakiak garestitu egin du gasolioa. Orain, zuzenean saltzaile handiei erosi behar zaie»

«El sindicato critica la precariedad, la irresponsabilidad de la patronal y la pasividad de la Administración»

eragiten ditu behin eta berriro gertatzen diren istripuak”.

Núñezek salatu zuenez, “lan-baldintzek okerrera egin dute urteotan, merkatuak inposatzen duen testuingurua oso arriskutsua da, garraio-zerbitzuak kontratatzen dituzten bezeroen nahi eta premiak nagusitzen dira; presio handia eragiten die garraiolariei, sarri desorduetan lan egiten dute, ahalik eta pisu handienarekin edo tarifa urriekin. Horrek ondorio latzak ditu”.

Zaharkiturik den sektorea

Sektorearen zahartzea behin eta berriro aipatu zen apirilaren 13an, Langraitzeko gizarte-etxean egindako batzarrean. Ezbehar tasa altu horren faktore erabakigarria da. Argi dago ez

dagoela belaunaldi-erreleborik, ezta “lan-baldintza erakargarrik ere profesional gazteak horretan hasi daitezen”. OIT Lanaren Nazioarteko Erakundearen ikerketen ondorioa aipatu zuen Núñezek: garraiolarien adina eta arriskua lotzen ditu; izan ere, 55 urtetik gorako lan-istripuen kopurua gainerako sektoreena baino hiru aldiz handiagoa da adin-tarte berari dagokionez. Errepideko garraiolari guztiak 60 urterekin erretiratzeko aukera izan dezaten aldarrikapen historikoari eusten dio Hiruk.

Hiru sindikatuaren, Bideko kooperatibak eta Babesa elkartearen batzar orokorretan, 2023ko kontuak eta hurrengo urterako aurrekontuak onartu zituzten.

«Trabajar a deshoras, con el máximo peso posible y a precios irrisorios, tiene consecuencias fatales»

Azken hiru urteak hazkunde eta egonkortasun urteak izan direla esan zuen. “Emaizak afiliazio-mailaren eta horiek erabiltzen dituzten zerbitzuen bidez lortutako diru-sarrereren menpekoak dira nagusiki. Afiliatu kopuruak hondoa jo zuen 2021eko otsailean. Orduetik joera positiboa da eta 2008ko krisitik sindikatuak jasan zuen beheranzko joera etengabea hautsi zen, egun afiliatuen batez besteko adina altua izan arren. Bloke nagusia, ia erdia, %48, 55 eta 65 urte bitarteko adin-tartean da. Datozen bost urteetan 205 afiliatuk beteko dute erretiro-adina. “Zahartzea ez da soilik Hiruren arazoa, sektorearen barruan denen ezaugarria da, ziurgabetasuna dakar, gainditu beharreko erronka handia da”.

«Baikorra da kooperatiba. Egoera zail batean gaude, baina urak itzuliko dira bere bidera. Bideko egonkortu da, etorkizuna ziurtatuta dauka»

por litro. Mientras tanto, hay gasolineras que compran a los intermediarios que siguen existiendo, a precios más bajos que los operadores tradicionales, y pueden vender gasóleo más barato. Bideko Aterpe está consultando los pasos que pueda dar para comprarles gasóleo sin riesgos de recibir una multa. Cabe destacar que en caso de sanción Bideko Aterpe corre el riesgo de perder todo su patrimonio, mientras otras gasolineras, limitadas a una tarjetera, sociedades limitadas que solo dispusieron de un

capital de 3.000 €, tienen muy poco que perder.

Bideko Aterpe está en contacto con abogados que están valorando la situación y propondrán los pasos a seguir para poder adquirir y suministrar a los socios, el mejor gasoil al mejor precio. De momento la coyuntura no es favorable, según explicó, Marce Cabello, “debido al cambio de normativa que ha pretendido beneficiar a los de siempre, es decir, a las grandes petroleras que controlan todo el proceso productivo”.

Optimista

Cabello se mostró, sin embargo, optimista, “estamos en una tesitura complicada que nos va a obligar a ser pacientes, esperar a que el mercado se regule y adoptar las decisiones oportunas para asegurar la viabilidad del proyecto de Bideko Aterpe”, así como, orgulloso del recorrido llevado por la cooperativa: “Dejo una cooperativa saneada y que ha cumplido gran parte de sus objetivos iniciales, sobre todo el de poder abaratar los costes para los transportistas autónomos y que puedan competir en condiciones similares a las grandes flotas habiendo cumplido gran parte de los objetivos del plan estratégico con unidades de suministro en la cuatro provincias de Hego Euskal Herria”.

► ZER BERRI?



Gipuzkoako hitzarmena berritzeko eskatu diote gidariek Guitransi

Trabajadores del sector del transporte de mercancías por carretera de Gipuzkoa se concentraron el viernes 12 de abril frente a la sede de la patronal Guitrans en Donostia, convocados por ELA, LAB, CCOO y UGT, para exigir el inicio de las negociaciones del convenio provincial. Guitrans se ha negado sistemáticamente a reunirse para negociar el convenio que no se ha actualizado desde hace quince años. La patronal señala que ya se está negociando en Madrid el tercer acuerdo general para las empresas del transporte.

Garraio enpresetan lan egiten duten gidarien ordezkarien iritziz, 5.000 langileri eragiten dion garraio arloko hitzarmena berri beharra dago lehenbailehen. Apirilaren 12an Guitrans Gipuzkoako garraio enpresen elkartearen egoitzaren aurrean protesta egin zuten ELA, LAB, CCOO eta UGTko kideek. Sindikatuek salatu

dute enpresarien ordezkariak ez dutela bildu ere egin nahi. Otsaileko deialdietara ez ziren agertu, Madrilen garraio

enpresen akordio orokorra negoziatzen ari zirela argudiatuz.

"Hitzarmen duina nahi dugu, hemen lan egin; hemen erabaki" leloarekin Gipuzkoako gidariak borrokan daude Guitrans elkarteak negoziaketa etenda daukala salatzen. Sindikatuen ustez premiazko erronka da. 2009tik ez da berri, eta beraz, Guitransen jokabidearen ondorioz, 463 enpresentzat lan egiten duten 4.654 langile baldintza zaharkituetan ari dira lanean. Aldiz patronalak ez dauka langileen ordezkariekin momentuz biltzeko asmorik.

«Los sindicatos denuncian que Guitrans no quiere negociar el convenio que no se ha actualizado desde 2009»

Multas de cuatro mil euros por no atender avisos del correo electrónico

Gipuzkoako Foru Aldundia takografoaren diskoak eskatzen ari da. Ohiko kontrolak badira ere, Hiru sindikatuak adierazi nahi die garraiolariari, posta elektronikora iristen den mezua erantzuten ez badute, lau mila euroko isuna jasoko dutela.

La Diputación de Gipuzkoa ha comenzado una campaña de control de discos de tacógrafo. Ya han sido varios los transportistas que han recibido el aviso por correo electrónico reclamándoles sus discos con los registros de los tiempos de conducción y de descanso para ser revisados por la Administración que sancionará a aquellos que hayan incumplido la legislación.

Ante todo, el transportista debe tener en cuenta, en primer lugar, que no responder al requerimiento puede ser sancionado con 4.000 euros. Por eso Hiru recomienda que miren el correo de vez en cuando.

En este tipo de inspecciones el transportista tiene un plazo de diez días para enviar la información. Están reclamando

los registros de dos meses, (enero y febrero en el caso de los primeros transportistas de Hiru inspeccionados). Los afiliados al sindicato Hiru recibirán la ayuda de sus servicios jurídicos a la hora de realizar estas gestiones.

El sindicato reunirá y enviará a nombre del afiliado los ficheros necesarios y le ayudará a recurrir en caso de que sea sancionado.

Ayuda para poner tacógrafo nuevo

El 30 de junio acaba el plazo para solicitar la ayuda para instalar en el camión el tacógrafo digital de segunda generación obligatorio en vehículos nuevos. Los camiones utilizados en transporte internacional matriculados antes de junio de 2019 tendrán que llevar obligatoriamente instalado el nuevo tacógrafo a partir del 1 de enero de 2025.

Las oficinas del sindicato tramitarán gratuitamente la solicitud de esta ayuda que conceden a transportistas autónomos y empresas las consejerías de Transporte de Jaurilaritza y Gobierno navarro por orden de solicitud hasta que se agote el presupuesto. La ayuda es de 3.000 euros por vehículo con un máximo de 12.000 euros.



CRISTALBOX®

**TRUCK
SERVICE**

Servicio especializado para
los profesionales del transporte

Hiru será, desde septiembre, miembro de las Juntas Arbitrales de Gipuzkoa

Garraioaren Arbitraje Batzordeak dira sektorean gertatzen diren afera ekonomikoak konpontzeko erreminta. Gipuzkoan 2021 urte amaieratik la hiru urtetan ez dira deitu. Parentesi horren ondoren, irailaren 10 eta 13an berrito abian jarriko direla jakinarazi dute Aldundiko Garraio saileko ordezkariak. Hiruk partaide bat izango du Garraio arloko erreklamazioen inguruan erabakitze gaitasuna duen erakunde honetan, beste ordezkari batzuekin batera.

Después de casi tres años sin que se celebraran las Juntas Arbitrales del Transporte en Gipuzkoa, el Departamento de Transporte de la Diputación Foral los va a estrenar a mediados de septiembre de 2024. Hasta finales de 2021 era la CAV la que convocaba estas juntas que tienen un objetivo principal de resolver reclamaciones de carácter mercantil relacionadas con el cumplimiento de los contratos de transporte.

El sindicato Hiru tendrá presencia en las Juntas como representante de las empresas de transporte de mercancías.

A partir de septiembre

Las primeras reuniones para dilucidar las reclamaciones de los transportistas a las empresas contratantes se celebrarán los días 10 y 13 de septiembre. Los servicios jurídicos del sindicato tienen ya una lista de reclamaciones presentadas, después de casi tres años sin tener resoluciones.

Las Juntas Arbitrales del Transporte que son gratuitas resuelven reclamaciones e intervienen en conflictos, de contenido económico tanto del transporte de mercancías como de viajeros.

Hasta 15.000 euros

Las Juntas tienen capacidad de decidir y resuelven con sencillez desacuerdos o reclamaciones, como máximo, de 15.000 euros. Si excediera de esa cantidad, es necesario que las partes intervinientes, de común acuerdo, sometan a su conocimiento la controversia de que se trate, para que sean competentes las Juntas Arbitrales.

Las juntas abordan demandas tanto de los transportes internos como de los internacionales y

de los intermodales. Cualquier usuario, transportista, cargador o intermediario que sea parte contratante en un transporte, puede acudir a la Junta Arbitral, sin Abogado ni Procurador. Un simple escrito de reclamación y un único trámite de vista, rápido y antiformalista, bastan para resolver las reclamaciones que se planteen.

Posible delegación

Si el reclamante no puede comparecer ante la Junta, con un simple escrito puede otorgar su representación a otra persona por ejemplo el abogado del sindicato. El acuerdo de la Junta tiene tanta validez y produce efectos idénticos como una sentencia o decisión judicial.

Gipuzkoa era el único territorio vasco que no convocaba Juntas Arbitrales desde que en diciembre de 2021 el Gobierno vasco traspasara la competencia a las Diputaciones Forales respectivas. Las Diputaciones de Araba y Nafarroa ya celebraban juntas arbitrales con anterioridad a esa fecha, la de Bizkaia ya lo activó a principios de 2022 y Gipuzkoa ha sido la que se ha retrasado más de dos años hasta septiembre de 2024.

«Garraiolariak aukera dauka, idatzi soil batekin, egoki iruditzen zaiona eskatzeko. Abokaturia eraman dezake ala ez»



Beatriz Molle eta Txetx Etxeberriren alde.- Apirilaren 2an eta 3an Parisen epaitu zituzten Beatriz Molle eta Txetx Etxeberri bake artisauen aldeko agerraldietan parte hartu zuen Hiru sindikatuak. 2016an atxilotu zituzten ETaren armagabetzean parte hartzeagatik. Bi auzipetuen askatasuna eskatzeko apirilaren 3an Euskal Herri osoan, zazpi hiriburuetan elkartu ziren LAB, ELA, ESK, STEILAS, EHNE, Etxalde eta Hiru sindikatuetakoko kideak. Alderdi politiko, sindikatu eta hainbat elkartetako 200 ordezkari eman zieten babesa apirilaren 16an.

Ayudas de la Diputación foral de Bizkaia para cambiar ruedas

Harrigarria da Bizkaiko Foru Aldundiaren jokabidea. Esku batekin garraio sektorea bultzatzeko laguntzak eman ditu eta bestearekin errepideetan bidesariak jarri, garraiolarien poltsikotik zakua betetzeko. Besteak beste ibilgailuari pneumatikoak aldatzeko laguntzak oso azkar bukatzen dira.

Desde el día 16 de abril se pueden pedir las ayudas de la Diputación Foral de Bizkaia para "apoyar al sector del transporte" que habitualmente se terminan a los pocos días de publicarse las condiciones en la página web de la Diputación foral. La cantidad presupuestada en tan corta que no alcanzará ni al 10% de los transportistas de Bizkaia. Hiru recomienda a los transportistas autónomos de este territorio, que

consulten si están a tiempo de solicitar la subvención.

Entre otras actuaciones se subvencionará la sustitución de ruedas, así como, de otros elementos de seguridad, compra e incorporación de aplicaciones informáticas en la cabina del vehículo, etc. Estas ayudas de modernización de vehículos de transporte público de mercancías se ciñen a los camiones de más de 3,5 toneladas. Los transportistas de Bizkaia critican que las ayudas son discriminatorios e insuficientes, más bien dirigidos a hacer propaganda y contentar a las grandes flotas del sector. Son discriminatorios porque dejan fuera a los profesionales que hacen transporte ligero, no considerados transportistas por la Diputación foral de Bizkaia.

Zabor asko dator iparraldetik hegoaldera Irunen

Espainiara iristen diren Frantziako hiru kamioitik batek zaborra garraiatzen du. Hegoaldea Iparraldearen zaborrontzi bihur daiteke muga zeharkatzen dituzten kamioien joan-etorriak jarraitzen badute. Gainera, asko tratatu gabeko hiri-hondakinekin datoz, hainbat arriskutsuak, udalerrri frantsesetatik espainiar zabortegietan hustutzeko, batez ere Aragoian, EFE informazio ajentziak zabaldu duenez.

Mugan egindako kontrolen emaitzen arabera, Espainiarako bidean atzemandako hiru kamioitik batek legez kanpoko hondakinak garraiatzen ditu. Hori gerta ez dadin edo, behintzat, murriztu dadin, Augias izeneko operazioa jarri zuten 2022an abian, Espainiako Guardia Zibilak eta Frantziako Jendarmeriak, mugaz gaindiko hondakinen zirkulazioa kontrolatzeko, bereziki Irunen, Gipuzkoa eta Lapurdi arteko mugan. Aipagarria da Frantzian, tona bat hondakin tratatzeak 250 euro balio duela, Espainian 40 besterik ez.

Negoio gozoa

Horregatik ekartzen dute Kosta Urдинetik zein Bordeletik, edota Ipar Euskal Herriko udalerrietatik edukiontzietan botatzen duten zaborra. Aurreko hilabetean Guardia Zibilak atxilotetak burutu zituen 'Poubelle' operazioaren baitan. 2020tik 16 milioi euroko irabaziak jaso dituen talde kriminala desegin duela adierazi dute: egunero 30.000 eta 60.000 artean, 3.000 kamioi bakoitzeko.



Hiruko garraiolariak, Seguran, Korrikaren alde

Hiru Euskal Herriko garraiolari autonomoen sindikatuak Seguran hartu zuten Korrikaren lekukoa martxoaren 23an, goizetik. Hainbat urtetan Hiruren Lasarteko bulegoan lan egin ondoren, aurten, erretiroa hartuko duen Xabi Momoitiok eraman zuen lekukoa eta Uxo Aramendi garraiolariak, aldiz, atzetik kamioia, euskararen aldeko ekimen erraldoiaren 2324. kilometroan. Kamioiak ez zuen lekukoaren atzean sartzerik izan korrikalari asko zetozelako; beraz, jende uholdearen atzean joan behar izan zuen. Euskal Herriko hiriburuetan ere parte hartu zuen Hiruk Korrikan beste euskal sindikatuekin batera.



Gobierno y patronal: ni asumen responsabilidades ni aportan soluciones a la alta siniestralidad

Garraiolariak 60 urterekin erretiratzeko aldarrikapena premiazko bihurtzen ari da. Gidari gazterik ez da, kamioian dabiltzan gehienak 50 urtetik gora dituzte, lan baldintzak asko estutu dira eta adinean aurrera doazenak arrisku handian dira errepidean. Euskal Herrian zazpi hil dira urteko lehen lau hilabetetan. Baina Administrazioek, politikariek edota enpresariek ez daukate bihotzik. Beste aldera begiratzen dute. Ez lan baldintza kaxkarrak kontrolatu, ez erretiro aurreratua aitortu. Europa osoko garraiolari premiaren aurrean, kanpoko gidarien etorrera bultzatu dute, horretarako neurriak hartu eta erraztasunak eman. Baldintza kaxkarretan lan egingo duten “esklaboak” behar dituzte enpresariek.

El año 2024 está siendo dramático en cuanto a los accidentes mortales en la carretera. El inicio de año se ha caracterizado por esa alta siniestralidad y la reclamación de medidas que eviten esas adversidades en las concentraciones convocadas para recordar a los siete transportistas fallecidos desde enero. Los transportistas y asociaciones se han centrado principalmente en la histórica reivindicación de la jubilación a los 60 años.

El Congreso de Madrid ha aprobado una proposición en ese sentido presentado por ERC pero una vez más parece que quedará en una recomendación de buenas intenciones y no se materializará verdaderamente en una jubilación

anticipada que ya disfrutaban otros profesionales considerados también de alto riesgo.

Hándicap

La falta de relevo en un sector que no es atractivo para los jóvenes, sin duda, es uno de los obstáculos para que se permita a los transportistas dejar el sector anticipadamente. La mayoría de los profesionales tiene más de 50 años, y si se les permite jubilarse a los 60, la problemática de la escasez de conductores se multiplicaría. La solución, en opinión

del sindicato Hiru, es mejorar las condiciones laborales en el transporte para que los jóvenes se incorporen al sector.

Sin embargo, el Gobierno de Madrid, con Pedro Sánchez al mando, sigue con sus maniobras para atraer profesionales del exterior dispuestos a trabajar en las condiciones que rechazan los de aquí. El Gobierno facilita el trasvase, y convalida los carnet y permisos de los “esclavos” dispuestos a venir para trabajar en el transporte. “En

«Garraiolari gazteen falta oztupo da 60 urterekin erretiratzeko eskubidea aitortzeko. Hala bada, garraiolarien eskasiaren arazoa areagotuko da»



Lleidan hil zen Rafa Tirapu garraiolaria gogoratu zuten apirilaren 17an Iruñean, Madrileko ordezkartzaren aurrean.

lugar de mejorar las condiciones que permitan incorporar al sector a los cientos demandantes de empleo inscritos en Lanbide, se facilita la incorporación de conductores foráneos” opinan transportistas y sindicatos.

A más edad, más riesgo

Primero fueron las facilidades para atraer conductores sudamericanos. Y en febrero el Consejo de Ministros adoptó medidas para convalidar permisos de Marruecos.

Algunos empresarios del sector, por su parte, se quejan de que no encuentran conductores a pesar de que, a su juicio, ofrecen buenas condiciones. Es lo que han hecho las autoridades británicas, solucionar la escasez de conductores mejorando ostensiblemente los salarios de los trabajadores.

La problemática es trascendental. No se vislumbran soluciones para el envejecimiento galopante del sector ni para la consecuente alta siniestralidad que provoca entre los transportistas. Es evidente de que a partir de los 60 años crece el riesgo de tener algún problema de salud. Y no se debe obviar que los transportistas con edades avanzadas y los riesgos mencionados circulan por las carreteras con toneladas de carga a sus espaldas con el peligro que ello conlleva para la integridad física y la existencia de los propios transportistas y del resto de usuarios de las carreteras.

Hiru junto a otros sindicatos trajo a la palestra estas cuestiones con motivo de la celebración el domingo 28 de abril del Día Internacional de la Seguridad y la Salud en el Trabajo. La denuncia tiene dos frentes; por una

parte el incumplimiento por parte de la patronal de las normativas de prevención de riesgos laborales: priorizan sus ganancias y beneficios, por encima de la vida y la salud de los trabajadores; por otra parte, está la dejadez de la Administración que no adopta medidas ni pone los recursos necesarios para que las empresas cumplan esas normas de prevención: no hay inspectores suficientes y no se sancionan las infracciones.

Simulación de accidente

Las estadísticas de siniestralidad corroboran esta situación: ya son siete los transportistas vascos o fallecidos en las carreteras del territorio en los cuatro primeros meses de 2024. En Navarra, destaca la tasa de accidentes in itinere y los accidentes de transportistas, muy superior al resto: seis de los ocho accidentes laborales mortales están relacionados con la carretera.

Esta situación ha llevado a los sindicatos vascos a realizar una serie de movilizaciones en las últimas semanas. La semana anterior a

«Irtenbidea garraiolarien lan-baldintzak hobetzea da. Gobernuak, ordea, atzerriko garraiolarien etorrera bultzatzen ari da»

ERREPORTAJEA

la celebración el domingo 28 de abril del Día Internacional de la Seguridad y la Salud en el Trabajo, los transportistas de Hiru junto con otros sindicatos denunciaron el jueves, 25 de abril, la alta siniestralidad: con demasiada frecuencia se pone en peligro la salud de los trabajadores, la precariedad y las enfermedades profesionales se llevan la vida de muchos trabajadores al año.

Los sindicatos reclamaron condiciones dignas para evitar este tipo de situaciones para todos los trabajadores en las concentraciones llevadas a cabo en las cuatro capitales de Euzkadi Herria. "Miles de trabajadores mueren a diario en todo el mundo en accidentes de trabajo o por enfermedades laborales".

Los sindicatos vascos denuncian las dramáticas estadísticas de siniestralidad laboral en Euzkadi Herria. "Cada año mueren aproximadamente 70 trabajadores".

Protesta espectacular

Y en concreto en la capital navarra, Iruñea, los sindicatos Hiru, LAB, ESK, STEILAS, EHNE-Etxalde y CGT llevaron a cabo una espectacular simulación de un accidente de tráfico en la Plaza del Castillo para denunciar las muertes que se producen en las carreteras. Los datos de siniestralidad en las carreteras de Navarra, son alarmantes, sólo superados por Baleares a nivel estatal. Seis de los ocho casos de accidentes laborales mortales en la comunidad foral desde enero han ocurrido en la carretera.

En la concentración los sindicatos recordaron al último transportista fallecido el lunes anterior entre Arre y Huarte con 58 años. Se trata



Langileen osasuna eta bizitza zaintzeko prebentzioa eskatzen dute sindikatuek.

del tercer conductor muerto en accidente en Navarra en lo que va de año. En toda Euzkadi Herria han perdido la vida siete transportistas.

Situación dramática

Alberto Núñez del sindicato Hiru insistió en que 2024 está siendo "especialmente trágico" y supera

las peores estadísticas de los últimos años en cuanto al número de transportistas que han perdido la vida en la carretera. "si bien habitualmente, en los últimos años, ha muerto un transportista al mes, este año, para abril ya han muerto siete, el porcentaje se acerca a dos por mes".

«Mundu osoan hiltzen da hainbat langile lan istripu edo gaixotasunen ondorioz. Euzkadi Herrian gutxi gorabehera 70 dira urtero»



Protesta ikusgarria egin zuten apirilaren 25ean Iruñean. Errepideko istripu bat irudikatu zuten Gaztelu Plazan.

"Cabe destacar, también, la edad de los transportistas fallecidos, casi todos próximos a 60 años. A esa edad aumentan los riesgos de padecer enfermedades y problemas cardiacos, perder los reflejos o el conocimiento y sufrir un accidente mortal. Por eso el sindicato Hiru insiste y reactiva la reivindicación histórica para que también los transportistas se puedan jubilar a los 60 años como los profesionales de otras actividades reconocidas como de alto riesgo. Asimismo, la Administración debería tener en cuenta a la hora de fijar los planes de prevención de riesgos laborales, el alto índice de las afecciones cardiovasculares en el sector».

Los sindicatos denuncian el incumplimiento por parte de la patronal de las medidas preventivas, mira para otro lado ante la alta

siniestralidad laboral y prioriza sus beneficios por encima de la integridad de los trabajadores. Y por otra parte, la Administración también obvia esta situación y no pone los recursos necesarios para que las empresas cumplan con los planes de prevención de riesgos laborales. Cuentan con pocos inspectores, 50 en la CAV y 12 en la Comunidad foral de Navarra, y no tenemos conocimiento de sanciones por incumplimiento de la legalidad vigente. Así muere aproximadamente una media de cinco trabajadores cada mes.

Jubilación anticipada

La Administración sigue sin reconocer la peligrosidad del sector del transporte y niega a los profesionales la posibilidad de jubilarse anticipadamente. El Gobierno está negociando esta

posibilidad con asociaciones y sindicatos que lo propugnan por motivos de peligrosidad. Hasta ahora, los grupos que pueden jubilarse antes de cumplir los 65 años son ocho: mineros, personal de vuelo de trabajadores aéreos, trabajadores ferroviarios, taurinos, artistas, bomberos, policías de la Ertzaintza, así como, de otros cuerpos de Policía Local.

Los transportistas junto a conductores de autobuses llevan años reclamando la jubilación a los 60. Es evidente que con edades avanzadas, se deterioran la vista y sus reflejos, afectando a su propia seguridad y la de los que están a su alrededor.

La Seguridad Social sólo permite la jubilación anticipada a los trabajadores de esos sectores que tienen muchos años cotizados, aplicando unos coeficientes que establecen los años que el trabajador puede adelantar su jubilación. Tiene en cuenta, el gasto en bajas por grupos de edad, así como las tasas de mortalidad del

«Enpresek irabazia jartzen dute garraiolarien osasunaren eta biziaren gaintetik. Eta ez du kontrolatzeko baliabiderik Administrazioak»

ERREPORTAJEA

sector. Un equipo formado por representantes del ministerio, patronal, sindicatos y la inspección están estudiando la peligrosidad y "penosidad" del transporte para decidir si se les reconoce la jubilación anticipada.

Condiciones extremas

Las asociaciones europeas de empresas de Transporte IRU y ETF han reclamado al Comisario de Empleo y Derechos Sociales de la UE la mejora de las condiciones laborales y sociales de los conductores de terceros países y el respeto a sus derechos para que se eviten así las prácticas abusivas que sufren. Quieren que el transporte sea atractivo, para que se incorporen jóvenes y mujeres.

IRU estima que faltan medio millón de conductores en Europa, y cree esencial que la UE fije en los 18 años la edad mínima para obtener permisos profesionales de conducir para mitigar esa escasez.

«Irungo Plaiaundi Lanbide Heziketa Eskolak garraiolariak prestatzeko bi urteko ikastaro teoriko eta praktikoak antolatzen ditu»

Europa respalda una serie de medidas entre las que destacan la posibilidad de que los jóvenes de 17 años puedan conducir camiones de las categorías C y C1 siempre que vayan acompañados. Y el reconocimiento de los certificados de aptitud profesional (CAP) para los conductores de terceros países. El parlamento europeo dio el visto bueno a la propuesta el 28 de febrero.

La solución británica

Las autoridades británicas han optado por subir los sueldos y hacer del transporte una profesión atractiva. En dos años han actualizado los salarios y están preparados para solucionar el problema de la escasez de conductores.

El Gobierno español por su parte, está fomentando la

incorporación de conductores extranjeros. Por ejemplo homologando los carnets a los conductores magrebís. El Gobierno de Pedro Sánchez aprobó en el Consejo de Ministros del pasado 6 de Febrero la modificación del acuerdo bilateral sobre el reconocimiento recíproco. La DGT ha aclarado que sólo eximen el examen teórico; sigue siendo obligatorio realizar las pruebas prácticas de conducción. El sector busca 26.000 chóferes en Marruecos. Los transportistas vascos opinan que la llegada en masa de transportistas magrebís precarizará aún más la profesión.

El Centro de Formación Profesional Plaiaundi de Irun, ante la gran demanda de conductores, es el primer centro vasco que imparte un ciclo dirigido a "profesionalizar y dotar de

Europatik kanpoko garraiolariak,

Garraiolari zaharrek utzi ahala gazteak hasten ez direnez, urritzen ari dira errepideko profesionalak. Lana badago, baina ez dira baldintza onak. AECOC, garraio enpresa kargatzaileen elkarteak adierazi du Espainia mailan, egun, 20.000 kamioi gidari behar dituztela gutxienez, eta ondorengo urtetan eskaria ehuneko 20 ugalduta daitekeela. Aitortzen dute kamioian diharduten garraiolarien laurdena kanpotarrak direla, ia erdiek 45 urtetik gora dituztela eta ehunetik 70ek 50 urte baino gehiago.

Sindikatuak adierazi dute, bestalde, Estatu mailan 95.000

pertsona direla gidari bezala lan egin nahi dutenak. Baina Gobernuak Europatik kanpoko gidariak erakartzeko neurriak eta erraztasunak onartzen ari da. Enpresa Handiek, Maroko, Peru, Venezuela, Ekuador, Txile, Argentina edota Brasilgo profesionalak ekarri nahi dituzte. Beraz, argi dago: "ez da

profesionalik falta, lan baldintza duinak baizik".

Etorri diren kanpoko gidari horietako batzuk salatu dutenez, han agindutakorik gero ez da betetzen hemen. Etorri aurretik, gida baimenak baliozatu, etxebizitza agindu eta han egiten dizkiete lan eskaintzak,

«Los cargadores reconocen que casi la mitad de los transportistas tiene más de 45 años y que la cuarta parte son de fuera»



Errepedeko istripuetan gertatzen diren heriotzak salatu zituzten sindikatuek.

prestigio" al oficio del transportista.

Recibió a finales del último curso el visto bueno para poder dar el curso que ya está en marcha con tres alumnos, quienes durante un periodo de dos años adquirirán conocimientos teóricos y prácticos sobre la normativa del transporte y la conducción, primeros auxilios y mecánica básica. Pueden obtener los carnés de conducir B, C y D, que les

abre las puertas para incorporarse al sector.

Por otra parte, la Junta de Castilla y León ha asignado un presupuesto de 300.000 euros para subvencionar la obtención de permisos de conducir y certificados de aptitud profesional, con el objetivo de abordar la escasez de conductores en el sector del transporte en la región.

Remedio de futuro

Parece que en un futuro próximo los camiones sin conductor van a circular por las autopistas de EEUU con normalidad. Para finales de año tienen previsto iniciar un proyecto en Texas: 20 camiones sin conductor recorrerán 400 kms. desde Dallas a Houston y viceversa.

Los objetivos son, acelerar el flujo de mercancías, acortar los plazos de entrega y contrarrestar la escasez de conductores, cada vez más grave al otro lado del Atlántico. "Dentro de tres o cuatro años, las empresas constructoras de estos vehículos esperan tener miles de camiones autónomos en las carreteras. Estos camiones en periodo de prueba, han recorrido desde 2021, de forma autónoma más de 1,6 millones de kilómetros en carreteras públicas con conductores de seguridad humana a bordo. Y sólo hubo tres accidentes, "todos causados por errores cometidos por conductores humanos en otros vehículos".

hemengo baldintza desegokietan

garraio arloko enpresari ezagunek, hitzarmenek finkatzen dutenaren azpiko soldatekin, gainera.

Pabiloietan pilatuak bizi

Gero hemen etxe berean edo pabiloi industrial batean pilatzen dituzte denak, baldintza txarretan, baina, alokairua kobratu, dirua aurreratu lan kontratuak tramitatu bitartean;

pixkanaka langileek enpresarekin duten zorra haunditzen doa, kasu batzuetan sei mila eurora arte. Horrela, baldintza kaxkarretan lanean izaten dituzte gidariak enpresariak, luzaro.

Garraio arinean batez ere horrelako salaketa ugari da baita Euskal Herrian ere. Duela gutxi

aita-emeak atxilotu ditu poliziak Madrilan, Alcala de Henares hirian, paketeria enpresan Kolonbiako langileak esplotatzeagatik. Industrialdeko lokal batean bertan bizi ziren, beldurtuta, 16 ordu segidan lan egitera behartzen zituzten. 1.600 euroko soldata eskaintzen zieten Kolonbiako nekazariei, eta mordoxka batzuk etorri ziren.

Gidariaren eskasia ez da Euskal Herriko arazoa soilik. Mundu mailakoa baizik. Enpresarien ordezkariak adierazi dutenez, bi milioi eta erdi behar dira.

«En Hiru lo tenemos muy claro. No faltan profesionales; Se necesitan condiciones laborales dignas en el transporte»

Enrike Hidalgo: «Ez dabil gazterik. Gogoa izan arren, ez da baldintzarik»

El transportista navarro, Enrike Hidalgo, «Grillo», va a cumplir un cuarto de siglo como autónomo en el sector desde 1998. Esta primavera ha vivido uno de los periodos más duros de su recorrido profesional. Primero, él mismo sufrió un infarto, y, luego, perdió al compañero, Rafa Tirapu, que hacía la misma ruta que él. El transportista de 58 años, afiliado a Hiru, falleció en la cabina del camión aparcado en Lleida tras sentirse indispuerto. Todo ello le ha hecho reflexionar mucho si merece la pena seguir en el sector en las condiciones en que están trabajando.

Garraioaren egoerarekin kezkatu da Enrike Hidalgo. Batez ere, ez dagoelako hartuemanik garraiolarien eta hauen elkarten artean euren eskubideen alde borrokatzeko: “elkartzen garenean batzuk besteei mokoka, zer gabiltza? zer egin behar dugu? Sektorea hobetu ezta? Ba goazen denok elkarrekin. Bakoitzak bere joera politikoak izango ditu, nahi duena, baina goazen elkarrekin”.

Aitortzen du 2022ko greba garaian egon zela garraiolarien arteko elkartasuna, zabaldu zela egoera txarra, baina soldatapeko gidarien babesa bota zuen faltan: “Orduan jakina zen enpresa handiek ez gintuztela babestuko, baina enpresa horiek kontratatutako gidariek zerbait gehiago egin zezaketen euren sindikatuekin batera. Oso gutxi dira, dena den, gidari afiliatuak. Kanpotar askok ez daki sindikatua zer den ere”.

Duela hiru urte, grebaren aurretik, Burgosen egin zen

garraiolari autonomoen bileraren bultzatzailea izan zen baina ez zen mamitu, 30.000 kamioi ordezkatzeko zituzten 14 elkarte bildu ziren arren; lur jota gelditu zen Hidalgo. Tradisnako zuzendaritza berritu zenean, proiektutik kanpo gelditu zen eta alde egitea erabaki zuen. Orain Hirun dago.

Lagun eta lankide batek bizitza galdu du errepidean duela gutxi, zer sentitzen da horrelakoetan?

Zer sentitu? Alde batetik tristura handia, eta bestetik haserrea ere bai. Pertsona batek bizia galtzea jada latza da, baina egoera horretan oraindik latzagoa.

Etxetik kanpo, kabinaren barruan, zakur bat bezala, inorekin hitz egin gabe, etxeko goxotasunik jaso gabe.

Hori heriotza oso latza da. Gauza asko pentsarazten du.

Gure lanbidea hau da, badakigu istripuak gertatzen direla, etxetik aparte gabiltzala, baina merezi al du horrela ibiltzeak? Benetan.

Edozein momentutan edozer gauza pasa daiteke, beti etxetik kanpo; gero etxean, familian, uzten duen hutsunea dago... ez da berdina etxean hiltzea senideen ondoan. Latza da.

Oso gertu tokatu zaizu gainera...

Urte askotako laguna zen Rafa Tirapu. Lankidea baino gehiago. Gainera, bere kamioia nik ekarri nuen gau hartan bertan. Kabinan hil eta bost orduz. Pentsa, ze bidaia egin nuen. Oso txarra. Algora

«Sabemos que en el transporte ocurren desgracias. pero, ¿merece la pena? Es duro perder a un amigo o familiar lejos de casa»



Horren ondorio al dira gertakari hauek?

Batez ere estresarengatik. Bidean ibiltzeak berak jada estresa eragiten du. Baina, kamioiarekin ibiltzeaz gain, bada, gero, kontu gehiago: presio fiskala, zergak, ordutegiak, fakturak, ia kobratu ditugun, banketxetik eragozpenak, hipotekak gora; eta ezin gastuen igoerak, bapatean, erantsi fakturari; ez dira horren erraz aplikatzen eta azkenean nire erosteko ahalmena galtzen dut.

Enpresek asko estutzen al dute ordutegien aldetik?

Gure kasuan ez. Bi enprezentzat lan egiten dugu eta oso ongi, tratua on daukagu. Gaizki sentitzen bazara, lasai geratu, iristen zarenean iritsiko zara. Normalean ordutegi batzuk ditugu iristeko, gutxi gorabehera, baina ez dira derrigorrez egiten, ez dira horren zorrotzak.

Garraioan gertatzen da sarri, ordu jakin baterako egon behar zarela toki batean.

Badaukagu bezero bat Bartzelonan, Carrefour; han, goizeko bostetarako hustu egin behar da. Garai batean ez bazinan iristen jaleoa izaten zan; urteak pasa dira eta jada mugikorra daukagunez, atzerartuz gero deitu diezaioket eta ez da arazorik izaten.

Eroso egiten zaizu gaez gidatzea?

Bai. Nik betidanik egin dut gaez. 20 bat urtean. Oso ongi. Neguan frexko

begiratu eta bertan ikusten nuen bera edo bere gorpua. Eta negar, zenbat egin nuen gau hartan!

Nolako zen bera?

Izugarria zen, alaia, beti barrezka, bromak egiten, oso pertsona ona, laguntzeko beti prest... mundu

honetan pertsona noblerik badago, hura zen. Inoiz ez zuen inori kalterik egiteko gogorik, ez; bihotz oneko pertsona zen.

Lanbide honetan presio handia izaten duzue, azken finean...

Ikaragarria.

«Trabajar de noche tiene sus ventajas. Entrás sólo a la ciudad, y, si te confundes, puedes dar la vuelta. Es mucho más relajado»



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



▶ ELKARRIZKETA

xamar egiten du eta ondo lo egiten da; uda partean gehiago kostatzen da. Kamioia arrankatu behar eta ez da berdin deskantsatzen. Ohitura bihurtu da. Beti gaez, ohituta gaude. Fabrikan txandaka dabiltzanak okerrago daude.

Lan egiteko nahiago dut gaua. Lasaiagoa da. Zirkulazio gutxiago dabil. Hiri haundietan sartzeko, prentsa ezazu. Goizeko 4.00etan bakarrik sartzen zara, edozein lekutara. Hanka sartzen baduzu ez da nabaritzen, buelta eman eta kitto. Ez zaitu inork ikusi. Hasi zaitze horretan, buelta ematen, goizeko 8.00etan. Horregatik gehienbat, gauak horixe dauka ona. Bakarrik zoazela.

Laneko gaixotasunik ez zaizkizue aitortzen...

Administrazioaren utzikeria izango da, behintzat urte askotan ez diote horri kasurik egin. Gure lanbidean gaixotasun profesional asko daude. Adibidez hipertentsioa; gehiegizko pisua, bizkarrezurreko arazoak; entzumena, gehienok ez dugu ezer entzuten kamioiko leihatilarengatik, eta, ikusmena, urteak pasa ahala gehienok erabili behar ditugu antiojoak.

Bestaldera begiratzen dute, ez diote horri garrantzirik ematen...

Ez dute ikusi nahi. Uste dut hor dagoela koxka. Nola gaur egun pertsona, txofer eta pertsonalaren aldetik dena oso estu dagon, ez dago jenderik, ezin gara gaixotu ere egin. Esaten dute aukera batzuk eman behar dizkigutela garraiolariei, gauzak erraztu. Pentsa, zenbat jende hartuko lukeen.

Ez dago gazterik ez da ondo ordaintzen eta...

Ez da diru kontua, bakarrik, ofizio

«La escasez de transportistas es evidente. El sector está tan ajustado en cuanto a personal que no podemos ni enfermar»

hau bokazionala da, baina esaiozu 20 urteko gazte bati, kobratuko duzula hilean 2.400 euro; ez dago gaizki, baina ondoren datoz baldintzak: igande eguerdian abiatu, aste osoa kanpoan egon eta suerte pixka batekin larunbat goizean bueltatuko zara etxera; nazioartean bazabiltza, agian bi aste kanpoan. Gainera, 2.400 horietatik, bazkaldu, afaldu, gosaldu, jantzi, bizi... behar duzu; beraz ze ekartzen duzu etxera... mila euro eskas? Hilabete osoan kanpoan egonda? Fabrika batean bazaude, etxetik 10 minututara, ia bi mila euroko soldata izango duzu, suerte pixka batekin. Nahiz eta bokazioa eduki, baldintzak ez dira lagungarriak.

Aspaldi ari gara eskatzen 60 urterekin jubilatzeko aukera... Hori lortzeko eragozpen handia da errelebo falta. Irudikatu 60rekin jubilatzen direla ehunka garraiolari... non bilatu ordezeko garraiolariak?

Ez dago erreleborik, ez dago baldintzarik, baina kondizio horiek zeinek jarri ditu... enpresari handiak. Ez guk. Gu ere, autonomoak, enpresa bagara ere ...

Baina langileekin antz gehiago duzue enpresa handiarekin baino...

Enpresa gara, baina, aldrebes, guk sufritzen ditugu baldintza larriak. Guk ditugu kondizio horiek. Azken finean, txoferraren kalteak guretzat ere badatoz, behin eta

berriz. Prezio murrizketak adibidez. Horrelakoak dauzka sektoreak.

Eta nire ustez, Garraioaren Komite delakoa desagertuko balitz hobe. Zergatik? Daukan ordezkartza ez delako egiazkoa. Horietako enpresa handi batentzako lan egiten badut, nire txartela eta nire izena euren menpe hartzen dute. Eta ordezkatzeko garaian kontatu egiten dute, euren laguntzaile izango banintz bezala. Baina hori ez da egia. Haiek, ibilgailu asko dituzte, baina enpresa oso gutxi dira. Lau katu. Gu zenbat gara? Asko, baina ez daukagu errepresentaziorik.

Zuetaz baliatzen dira, baina zuek defenditzen zaituztete?

Ez, ezta pentsatu ere, kontrakoa. Dena den, ez gaitezen engainatu. Enpresa handiek ez dituzte prezioak jaisten, garraioa ondo ordainduta dago, oso ondo. Arazoa, guri kentzen diguten parte da.

Badakit Bartzelonatik hona ekarri dituztela 1.500 euroko biajeak 600 eurogatik. Enpresak, 1.500; ekarri duenak, 600. Arazoa azpikontratak dira, bitartekariak bidean eramaten dutena, kentzen dizutena. Hori arautu beharko litzateke. Eraikuntzan bezala, gehienez bi azpikontratu!!!

Bestela ez da garraiolari berririk hasiko...

Ez, gaur egun, gazteren bat hasteko etxean txikitatik kamioia

«Hay muchas enfermedades profesionales: hipertensión, sobrepeso, afecciones en la columna vertebral, vista y oído entre otros»



Grillo lleva 20 años conduciendo a Barcelona, siempre de noche.

ikusi duelako izango da, zaletasun, bizio hori, daukalako; baina, hala ere, ez dut uste kanpora hasiko zenik; hastekotan etxe inguruan, bertatik bertara. Ez du merezi. Eta familia izanez gero, zer esanik ez, seme txikiek ezin horrela ibili.

Gazte batentzat izan daiteke lanbide erakargarria, abentura...

Hori ere aldatu da... Ni hasi nintzanean, atzerrira gustura joaten zinen, zaharragoekin egon, ji, ji, ja, ja, egun osoa katxondeoan, gaur egun bat ere ez, zakurrak

bezala, korri, korri, korri, bakarrik bazkaldu... lehen hona edo hara elkarrekin jatera joaten ginen, parranda egin, hurrengo egunean, biharamunarekin, ahal bezala arrankatu, eta tira aurrera. Gaur egun horrelakorik ez da egiten.

Gaur egun norbaitekin telefonoz mintzatu eta inguruan bada soilik.

Bai horrela da.

Beste zerbait gehitu nahi baduzu, zerbait salatu nahi?

Zenbait gauza badago esateko,

kexatzeko edo kritikatzeko. Jubilazioen kontuak eta abar. Erredukzio koefizienteak. Nire kasuan, adibidez, 20 urtetan gauez lan eginda, 14 ordu egunean, ni jubilatuta beharko nintzateke, legez, 54 urterekin... koefizienteak aplikatuta hala beharko luke, baina ezinezkoa ikusten dut, bideraezina.

Beste lanbide batzuek bezala, profesio hau arrisku handikoa da, nik hala ikusten dut. Kamioi batean zoazenetik, arrisku handikoa da.

Ez bakarrik garraiolariarentzat, baita errepideko beste gidari guztientzat ere; hori ere kontuan izan beharko lukete...

Kamioian istripu larri bat izan ezkerro, ez da lan istripuztat hartzen, trafiko istripuztat baizik.

Lanean gaude. Bihotzekoa izan nuenean, berdin. Gaixotasun arrunta zela zioten. Nola gaixotasun arrunta? Kamioiarekin Bartzelonan nintzen. Kabinan bertan eman dit. Nire lanpostuan nago. Lan istripua izango da ala?

Argi eta garbi

Ba Mutuak dio, gaixotasun arrunta dela. Ezta pentsatu ere. Eta nire kasua bezalako beste mila daude. Rafaren kasuan, eskerrak, lan istripua onartu dutela. Gaitzerdi, bestela... arazo gehiago.

Asko aldatzen al da, istripua aitortu ala ez...

Heriotza naturala bada, Mutuak ez du erantzukizunik onartzen. Aseguruentzat ez da gauza bera, heriotza naturala edo lan istripuak eragindakoa izatea. Kalte ordainari dagokionez. Triste da, baina hala da. Eta ez da soilik dirua.

Zuk ere bihotzekoa izan zenuen duela gutxi...

Horrelakoak ikusita, gauza asko planteatzen dizkiozu zure buruari. Aste osoa daramat hausnarrean. Merezi al du, ala ez du merezi.

«Es un oficio vocacional, pero al joven no le ayudan las condiciones. Sales el domingo para volver el sábado y ganas mil euros»

ELKARRIZKETA

Utzi ala ez utzi...

Hori ez. Hau bokaziozko lanbidea da. Esan dut lehenago. Gustukoa ez baduzu, ez zabilta honetan.

Zu nola hasi ziren? Aita garraiolaria al zenuen?

Ez, aita igeltseroa. Osaba eta beste herritar batzuek aritzen ziren. Orain elbarri dago, gizarajoa, istripua izan zuen etxe atarian, duela bi urteterdi, jubilazioaren atarian, 60 urterekin. Zorigaitza. Lepoa hautsi zuen. Gurpildun aulkian dabil.

Kasu asko izaten dira. Arrisku handiko lanbidea da, zalantzarik gabe

Ez da bakarrik bolantea ibiltzea, kargatzerakoan edo husterakoan zerbait erori daiteke, igo zaitez gainera karga ondo lotzeko, hau eta beste, gauza asko daude hobetzeko. Tratua ere bai. Garraiolariak tratatzen gaituzte sarri zakurrak bezala. Zakarrez betetako etxola zahar eta zikineta!! sartu daitezela beraiek hor!! kamioiko giltza eskatzen digute, nolatan? Errespetu apurtxo bat, mesedez. Nire etxeko giltza da hori, eh!

Zure bigarren etxekoa...

Lehenengo etxekoa, barkatu. Etxean baino denbora gehiago pasatzen dut kamioian. Errespetu falta asko da gurekin. Gogoratzen dut pandemia garaian txalo egiten zigutela arratsaldeko 20.00etan. Garraiolariak heroiak... eta abar. Pentsatu nuen, itxaron, itxaron, hau pasatuko da eta itzuliko gara lehengo egoerara. Zer pasa zen? Horixe.

Garai hartan koadratu egin zitzaidan Guardia Zibila Zuastiko ordainlekuan. "Esan nion. Zer ari zara? Erotu egin al zara? Bihar izorratzera etorriko zara eta. Zenbat hipokrisia eta itxurakeria!!"



Considera el camión como su vivienda principal. Pasa más tiempo que en casa.

Isunen eta zigorren presiorik sumatu ahal duzu?

Nik neuk ez.

Administrazioaren aurrean kexatzeak merezi al du?

Guretzako legeak oso zorrotzak dira. Ez dut uste enpresa haundiek horrelako presiorik dutenik. Guregana eroak bezala datoz. Berez haundiak kontrolatzea errazagoa litzake.

Baina zeinen aurka egiten dituzte inspekzioak. Beti guregana datoz. Aurten bi hilabeteko datuak eskatu dizkidate. Onartzen dut, ni kontrolatzea, baina eskatu Lodisna bezalako enpresei ere. Haundiak harrapatuta ere, ez zaie ezer gertatzen. Ez dute horrelako presiorik.

Ordaintzen ez badut, ez didate garraio-txartela berrituko. Eta hauei? Handiei hanka barruraino sartuta ere ez diete kentzen. Hor dabil Lodisna. Milaka eurotako salaketa bizkarrean, Segurantzaren sozialarekin sekulako zorra, baina hor dabilta. Zer da hau?

Eta gero eurek markatzen dute prezioa.

Esan dizut prezioak ez direla txarrak. Kontua da nik egiten dudala eta nahi dutena ordaintzen diotela benetako garraiolariari. Duela urte batzuk kilometroa 100 pezetatan ordaintzen hasi ziren, eta orain kilometroa euro batean ordaintzen dute. Gutxienez, bi euroterdi ordaindu beharko lukete. Baina jendea, oro har, ez zaio hori buruan sartzen.

«Los precios del transporte no son bajos. El problema está en lo que se pierde en el camino. Al transportista real le pagan lo que quieran»

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Hurrengo ikastaroa Bizkaian egingo da Larrabetzuko bulegoetan: CAP titulua berritzeko prestakuntza ekaina hasieran bi asteburutan. ADRa eskuratzeko eta berritzeko ikastaroak ere ematen dira urtean zehar. Hurrengo, Lasarteko bulegoan, ekainaren 1-2an berritzeko; 8-9 eta 15-16an eskuratzeko ikastaroa.

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

El sindicato Hiru organiza cursos de **Formación continua de CAP, Obtención y renovación de ADR** en las oficinas de Lasarte-Oria, Larrabetzu y Langraitz-Oka. El próximo curso de renovación del CAP se impartirá en las oficinas de Larrabetzu los fines de semana a principios de junio. El sindicato también organiza cursos de obtención y renovación de ADR. El siguiente se desarrollará en Lasarte, los días 1 y 2 de junio, renovación; 8-9 y 15-16 de junio, obtención 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 **Remolque** techo elevable y corredero, bomba neumática para elevación, restaurada y pintada. Interesados llamar al número de teléfono **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

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 €

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!

**Apirilaren 28an ospatu zuten Burgin
aurtengo Almadiazainen Eguna.
Aintzina, egurra Ezka ibaian barrena
garraiatzen zuten Nafarroako
hegoalderantz; sarri Zaragozaraino
heltzen ziren. Orain urtean behin
erakusten dute. Argazkia 2007koa da.**

Sudoku zail xamararak

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

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

127. aleko erantzunak



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

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

Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

NAN:
DNI

Helbidea:
Dirección

Telefonoa:
Teléfono

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Herria:
Población

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

PK:
CP

Jarduera datuak / Datos de la actividad

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Mota:
Serie

Ibilgailua:
Vehículo

Erdi-atoia:
Semirremolque

Banketxea:
Entidad bancaria

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Lan mota:
Tipo de trabajo

Matrikula:
Matrícula

Matrikula:
Matrícula

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Uzte data:
Fecha de baja

Zama:
Carga útil

Sindikatu zerbitzuak / Servicios del sindicato



Sinadura / Firma:

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

Además con las Tarjetas Star y Eurotrafic de Cepsa:

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

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

CEPSA

Tu mundo, más eficiente.

**Euskal Herrian
bizi eta lan egiten
duten garraiolari
autonomoei
gasolio onena
prezio eta
kalitate ezin
hobean
eskaintzen die
Bideko
Aterpek.**

**Lau zerbitzugune dauzka
Bideko Aterpek Hego Euskal Herrian:
Arabako, Langraitzen;
Nafarroan, Galarren;
Gipuzkoan, Oiartzunen
eta Bizkaian, Larrabetzun.**

**Edonora joanda ere
kalitatezko gasolioa
topatuko duzu bidean.
Hori aukera,
hori mauka!**

BIDEKO

**GASOLIO ONENA
PREZIO EZIN HOBEAN**

**EL MEJOR GASOIL
AL MEJOR PRECIO**