

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

129. ZK

2024/07



Convenio bloqueado

Gipuzkoa y Nafarroa no tienen convenio desde 2008
Arrancan las negociaciones para renovarlo este año



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

Colapso generalizado

Los transportistas de Gipuzkoa y Nafarroa llevan más de 10 años sin convenio colectivo que regule sus salarios y condiciones laborales. Su convenio está colapsado. El último se firmó en 2008. En Bizkaia y Araba, lo tienen en vigor, pero condicionado. El de Bizkaia, firmado por UGT y CCOO caduca en diciembre y el de Araba es de eficacia limitada, porque sólo lo firmo la UGT unilateralmente (tiene aproximadamente el 40% de representación) con una Agrupación Alavesa que tampoco representa a todas las empresas del territorio.

Las grandes empresas han tenido durante años vía libre para actuar, mientras los choferes, y por efecto dominó, los transportistas vascos, han perdido considerablemente su poder adquisitivo. Una asignatura pendiente que esperamos se solucione en los próximos meses durante las negociaciones de los sindicatos con las patronales de Bizkaia, Gipuzkoa y Nafarroa.

Las precarias condiciones de los conductores facilitan e impulsan el mantenimiento del transporte barato... Y en esa situación, los transportistas autónomos tienen dificultades para actualizar sus tarifas, mientras los gastos no paran de crecer: a partir de julio los camiones pagan en otras tres carreteras de Bizkaia.

Y para colapso, tremendo el formado el 4 de junio en Biriatu. Merece una reflexión el volumen de vehículos de transporte en este mundo globalizado. Cada vez más camiones cruzan las carreteras europeas. Se trae y se lleva de todo. Sin demasiado sentido. Seguramente porque el transporte barato lo permite. El transportista autónomo estima más adecuado impulsar un transporte razonable, pero de momento prevalece el bajo coste, y a muchos choferes no se les paga lo que les corresponde.

Un transporte, más razonable, sostenible y mejor pagado. Esto último es lo que piden los sindicatos en las negociaciones para renovar los convenios colectivos del sector. Recuperar el poder adquisitivo perdido durante más de diez años sin renovarlo y regular el sector para evitar tanta subcontratación entre otras cuestiones. Pero las grandes empresas y las asociaciones que los representan tienen otros intereses y miran a su beneficio.

El transporte más sensato no sólo consiste en retirar los vehículos más contaminantes, para sustituirlos por camiones Euro. Ni en cambiar de fuente energética y abandonar los carburantes. Eso, sí, la presión para apartar de la circulación los vehículos usados crece, por ejemplo, muchos de ellos ya no podrán circular por Bilbo por las restricciones de las zonas de bajas emisiones. Ya se sabe que la sociedad de consumo y el capitalismo se basan en vender y vender, consumir y consumir, en lugar de dar valor a lo ya existente.

Más que sustitución haría falta una buena previsión y planificación. Lo más sostenible seguramente será reducir tanto transporte que hipoteca recursos energéticos y materiales a un ritmo endiablado. Menguar y controlar la movilidad. Consumir productos cuya procedencia sea lo más cercana posible. Nuestra salud lo agradecerá. No parece, sin embargo, que la sociedad, en general, y los mandatarios, en particular, estén por la labor de reducir. El transporte por carretera sigue creciendo y ha llegado a un volumen preocupante. Insufrible.

Las retenciones más dolorosas para el transportista son las que se producen cada vez que sufre un accidente o se siente indispuesto en la carretera. Seguimos, por una parte, denunciando esas pesimas condiciones del sector, la precariedad que genera la mayor parte de los siniestros; y, por otra parte, reclamando tanto la jubilación a los 60 años como la incorporación de las afecciones cardiovasculares, tan frecuentes entre los transportistas, en las normas de salud laboral.

«Sektoreko hitzarmenik gabe, enpresek nahi dutena egin dute urteotan, gidari eta garraiolariak irabazia galdu duten bitartean»

▶ ABOKATUAREN TXOKOA



Eli Salvatierra

En septiembre arrancan, por fin, las Juntas arbitrales de Gipuzkoa

El próximo mes de septiembre se estrenan, por fin, las vistas de las Juntas Arbitrales del transporte de Gipuzkoa. Desde que están bajo responsabilidad de la Diputación Foral de este territorio no han celebrado ninguna hasta la fecha, y acumula asuntos sin resolver desde el año 2021.

Las Juntas arbitrales de Gipuzkoa son las únicas de Euskadi que no estaban en funcionamiento. Las de Araba y Bizkaia sí se están celebrando y operan con normalidad. Este sindicato ha denunciado en varias ocasiones el importante retraso que acumulan las juntas guipuzcoanas, entendiéndolo que, en definitiva, tal inmovilidad ha ocasionado daños al sector y en concreto a los transportistas que necesitan que se resuelvan esas reclamaciones que han ido presentando durante todo este tiempo.

«Sindikatuak sarritan eskatu du Gipuzkoako Garraioaren Arbitraje Batzordea martxan jartzeko, garraiolarien afera txikiak bertan konpontzeko»

El Sindicato HIRU estará presente en las Juntas de Gipuzkoa como árbitro ya que entendemos que son una herramienta fundamental para la resolución de conflictos que en ocasiones afectan a los transportistas y deben ser un modo ágil y efectivo para solucionar esas problemáticas del sector, y para que los afectados en ningún caso vean que sus problemas quedan olvidados o sin solventar.

Las Juntas Arbitrales de Transportes son las encargadas de solucionar los conflictos que se generan en los contratos de transporte o con ocasión de los mismos; es un sistema poco formalista y gratuito al que cualquiera puede acceder ya que no es necesario acudir con abogado. Para cualquier cuestión adicional, pueden consultar a los servicios jurídicos en las oficinas del Sindicato.

«Arbitraje Batzorde hauek doakoak eta sinpleak dira; Garraiolari orok erabili ditzake; ez dauka, gainera, abokatuarekin joan beharrik»



Alberto Núñez

Peaje en Bizkaia

Desde el 1 de julio la Diputación de Bizkaia cobra peaje al transporte pesado en la totalidad de las principales autovías del territorio. El sistema de arcos ahora activado cobra automáticamente el paso a todos los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas en el puerto de Kanpazar, el corredor del Txorierri y en la A8 hasta la muga con Cantabria. Estas carreteras se suman a las vías en las que desde enero de 2023 ya se estaba pagando el canon: N240 y BI625 por los puertos de Barazar y Orduña, respectivamente.

HIRU, ante las iniciativas promovidas por nuestras instituciones, Diputaciones Forales y Gobierno de Navarra, de implantación de un peaje exclusivo para el sector del transporte por carretera en nuestras vías públicas, ha mantenido desde el inicio su oposición frontal a esta política que da la espalda a un sector esencial de la actividad económica.

En el transporte de mercancías por carreteras el usuario de la carretera es la mercancía, que es la que demanda el servicio, por la necesidad de llegar a su público final. El transportista está en la carretera cumpliendo ese cometido, no por gusto, sino para cubrir el servicio que la sociedad demanda.

El sector de transporte en Euskal Herria es y ha sido un sector atomizado, compuesto por un gran número de empresas de pequeño tamaño, en su mayoría autónomos. Esto es clave para entender cuestiones que no parecen comprensibles para nuestras Administraciones, como es la falta de capacidad de negociación de los transportistas frente a sus empresas cargadoras. En muchas ocasiones es muy complicado que cualquier coste añadido a la actividad, como es el peaje, sea trasladado a la factura del servicio.

Un peaje al transporte en carreteras públicas sin alternativa es un castigo directo a la parte más débil y a la vez principal protagonista de la actividad: el transportista.

En los últimos años en este asunto HIRU ha trasladado una y otra vez este mensaje a las Instituciones. En ningún caso, se han planteado medidas para impedir este castigo: NO se han replanteado proyectos a no ser que lo hayan obligado los Tribunales de Justicia, NO se han activado medidas legales que permitan el traslado obligatorio del peaje en factura, NO se han contemplado otro tipo de tarifas que no fueran tarifas abusivas, NO se ha planteado devoluciones de oficio por los peajes cobrados ilegalmente... Siempre se ha impuesto la voluntad política de recobro de las carreteras al transporte, tratado como el nuevo filón a explotar.

La actuación de la Diputación Foral de Bizkaia es fiel reflejo de esta actitud. Ha manejado los tiempos para eludir cualquier problema, intercalando entre los diferentes anuncios de implantación de nuevos peajes supuestas ayudas a la modernización de flotas (cambio de ruedas), repartiendo así y de manera desigual entre los transportistas de Bizkaia fichas contadas para poder circular entre pitidos.

**«Bidesaria jarrita bizkarra
eman dio Bizkaiko Foru
Aldundiak ekonomiarentzat
funtsezkoa den jarduerari»**

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Garraio arloko hitzarmenak etenda 2008tik, Gipuzkoa eta Nafarroan

04 ABOKATUAREN TXOKOA:
Arbitraje batzordea irailetik aurrera martxan da azkenik Gipuzkoan
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
Bizkaia osoan ordaintzen dute bidesaria kamioiek
Alberto Núñez



ZER BERRI?



08 Bizkaiko beste hiru errepidetan jarri die Aldundiak bidesaria kamioiei uztailaren 1etik aurrera

10 Gipuzkoako Foru Aldundiak bidesaria jarri zuenetik sei urtera onartu du garraiolariei kalte ordaina ordaindu beharko diela

12 60 urterekin jubilatzeako aukera eskatzeko lanuztea ez dute sindikatuek baztertzen



ZER BERRI?



13 Berak ordezkatzeko kide bila ari da Plataforma beste elkartetakoak izan arren

14 Takografo berriak ez edukitzeagatik jarritako isunak handiak izango dira Frantzian: 30.000 euroraino ere iritsi daitezke.

16 Hego Euskal Herriko lau hiriburuetan sindikatuen agerraldiak presoek eskubideen alde

▶ AZALEAN

Bidea itxita du hitzarmenak Nafarroa eta Gipuzkoan. Enpresek dute bidea libre



ERREPORTAJEA



18 Garraio arloko hitzarmenik ez da berriro 2008tik Gipuzkoan eta Nafarroan

Orduetik asko aldatu dira garraiolarien egoera, baldintza, betebeharrak eta araudiak

32 DENBORA-PASAK



ALBISTEA



24 Sekulako korapiloa eragin zuen Biriatu inguruko mugan baserritarren 24 orduko mozketak

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).

Bizkaia amplía el peaje a los camiones en otras tres carreteras desde julio

Bizkaia osoan ordaintzen dute jada kamioi astunek bidesaria. Garraiolaria zergak biltzeko erabiltzen ari da Foru Aldundia. Uztailaren 1etik abian jarri du tasa Kanpazarko portuan, Txorierriko igarobidean eta A8an Basurtotik Kantabriako mugaraino. Aurretik Barazarren eta Orduñan ordaintzen zuten. Garraiolariak haserre daude, bezeroei pasa beharko dieten beste gastu bat gehitu zaielako. Bestela ere asko ordaintzen dute erregaiei lotutako zergatan.

La Diputación Foral ya cobra peaje a los camiones en la totalidad de las principales autovías del territorio de Bizkaia. Mediante el sistema de arcos, cobra desde el 1 de julio automáticamente a todos los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas en el puerto de Kanpazar, el corredor del Txorierri y en la A8 entre Basurto y la frontera con Cantabria.

Otras cuatro carreteras de Bizkaia, la A8 y BI10 (hacia Cantabria), N636 (Kanpazar) y BI30 (Corredor del Txorierri), son de pago para el transporte pesado de mercancías por carretera desde el 1 de julio pasado. Se completa así en todo el territorio de Bizkaia el sistema de arcos de peaje cuya primera fase se puso en marcha en 2023 en la BI625 entre Basauri y Llaudio y la N240 por el puerto de Barazar.

El diputado de Desarrollo Territorial e Infraestructuras Carlos Alzaga, y la portavoz de la Diputación Leixuri Arrizabalaga dieron a conocer los planes del PNV. Los responsables destacan que desde su implantación parcial en 2023 han conseguido reducir "notablemente" el tráfico de grandes camiones un 30% y 39% de media, respectivamente, en la BI625 y N240.

Si el objetivo era reducir el tráfico en ambas carreteras, los responsables de la Diputación lo tenían muy fácil, bastaría con quitar el peaje en la autopista a los camiones,

pero es evidente el afán recaudatorio de la medida.

En concreto, los nuevos tramos de pago para los camiones pesados de más de 3,5 toneladas serán desde el 1 de julio: la A-8 Autopista del Cantábrico y la BI10, desde Basurto hasta El Haya, 20 kms en total; la N636 desde la muga con Gipuzkoa en Kanpazar hasta Durango; y por último, la BI30 (antigua N637) el corredor del Txorierri desde Cruces a Erletxes, otros 20 kms.

Recaudar o descongestionar

Aunque los responsables de infraestructuras de la Diputación Foral de Bizkaia insistan en que no hay afán recaudatorio, "si no una necesidad de reordenar el tráfico, de descongestión de ciertas vías muy saturadas por medio del desvío de transporte pesado a otras vías de alta capacidad" es evidente. Alzaga explicó que con el peaje tratan de que los camiones eviten estas vías, y circulen por la AP8 y la Supersur, que también son de pago, pero "más cómodos".

Bizkaia osoko errepide nagusi guztietan ordaintzen dute bidesaria kamioiek. Zerga biltzeko erabiliak sentitzen dira garraiolariak



Bigarren mailako errepidetan bidesaria ordaintzen dute kamioiek.

Los transportistas del sindicato Hiru no creen en argumentos tan frágiles. Si de verdad el objetivo fuera descongestionar las citadas carreteras secundarias y dirigir a los camiones hacia la autopista, bastaría con quitar el peaje para este tipo de vehículos pesados. Tampoco entienden muy bien en Hiru la decisión de adelantar su implantación dos meses “para que los transportistas se

vayan familiarizando con el pago”. Extraño procedimiento y explicación.

Estaba previsto que el sistema de pago se iniciara en septiembre, ya que en verano desciende la circulación de camiones en estas vías, pero han decidido adelantarlos dos meses, “para que los camiones vayan acostumbrándose a su nueva realidad”, así, para cuando

Aldundiko arduradunek errepideetako trafikoa arintzeko dela esan badute ere hori aitzakia da garraiolarien iritziz

llegue la época de más trabajo ya tienen interiorizado lo que les espera al cruzar Bizkaia.

Descuentos

La Diputación ha establecido descuentos por frecuencia de uso, a los que se les puede añadir una rebaja adicional para los motores más eficientes. En cualquier caso, los que quieran acceder a los descuentos, deben tener acreditados sus vehículos y disponer obligatoriamente del sistema con aparato OBE/VIA.T como medio de identificación y pago.

Los descuentos por frecuencia, destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera, serán del 13% de los trayectos efectuados por los vehículos si realizan 160 o más pasos por puntos de control durante el mes natural y se abonarán mensualmente en la cuenta vinculada al aparato Via-T.

Los camiones nuevos pagarán menos peaje en función de su motor y nivel de emisiones. Los descuentos, compatibles con los ofrecidos por frecuencia de uso, son del 15% para los vehículos pesados EURO 5, 20% para los vehículos pesados EURO 6 y del 25% para los vehículos pesados eléctricos, híbridos y los propulsados por gas, vehículos con etiqueta 0 y ECO de la DGT.

Las tarifas son de dos tipos: una para los de 3,5 a 12 toneladas y otra para los de más de 12. Todas se pueden consultar en la página web del sindicato Hiru.

Bidesariaren dirua itzultzen hasi da Aldundia askok aukerarik ez dutenean

Parece que la Diputación de Gipuzkoa va a devolver a parte de los transportistas las cantidades que abonaron entre 2018 y 2021 en peajes basados en normas anuladas por los tribunales. El sindicato “felicita”, por ese repentino cambio de actitud, a las autoridades forales que pusieron infinidad de trabas para que los afectados no pudieran recuperar el dinero. No devolvió automáticamente lo cobrado automáticamente, rechazó las reclamaciones administrativas y les obligó a recurrir a la vía judicial. Ahora, después de que muchos transportistas desistieran en sus reclamaciones y perdieran toda opción de recuperar el dinero, ha comenzado a aceptar reclamaciones administrativas y judiciales.

2018ko urtarrila eta 2021eko urria artean Gipuzkoako Foru Aldundiak bidegabeki kobratu zuen bidesariaren parte itzuliko du. Orain badirudi jabetu dela ordaindu beharko duela. Dena den, soilik epaitegira jo duten garraiolariak kobratuko dute ziur.

Trabak ez dira amaitu, ordea. Banan banan begiratzen ari dira garraiolarien eskabideak. Administratiboki egindako eskaera gehienak atzera bota ditu, gutxi batzuk etenda zeuden, eta horietako batzuk onartu ditu orain Bidegik. Zenbait kasutan, kantitate handiak.

Epaitegietako bidea ere ari da emaitzak ematen. Hiru sindikatuko kide batek jaso du epaia. Garraiolariak bidesarietan

ordaindu zuena berreskuratuko du, BEZa izan ezik. Lehenengo kasua da. Badirudi gainera Aldundiak ez daukala helegitea aurkezteko asmorik.

Guztira Hiruko beste 70 garraiolari daude, gutxi gorabehera, epaiketaren zain.

Hiruko ordezkarien iritziz, Aldundiak lortu du bere helburua, denbora pasa ahala arduragabekeriak pisua galdu du, prozesu luzatu egin dute garraiolariak gogoia galdu eta

nekatu zitezen. Jakina da, orain arte, 2018tik ez duela Gipuzkoako Aldundiak dirua itzultzeko asmorik izan. Batetik hainbat trikimailu erabili zituen bidesaria kobratzen jarraitzeko eta epaitegien aginduak saihesteko. Gero, informazio guztia zuen arren, ez zuen automatikoki kobratua automatikoki itzuli. Bidegin aurkeztutako eskaera administratibo gehienak atzera bota zituen, epaitegien lehenengo epaiak atera ziren arte. Garraiolari askok etsi egin zuten, nekatu egin ziren eta ez zuten epaitegira jo. Abokatu eta prokuradorea behar zuten, eta ez jarraitzea erabaki. Asko dira bidean gelditu direnak.

Epaitegiak garraiolarien alde

Argi da, egun, epaitegiek garraiolarien alde egingo dutela. Hori iradokitzen dute eman diren lehen epaiak. Dena den, Eli Salvatierra, Hiruko abokatuak adierazi dutenez eskaerak zehatz mehatz ari dira begiratzen, arkuetatik paso guztiak, ahalik eta gutxiena ordaintzeko.

Foru Aldundiak jarrera aldatu zuen epaitegien lehen erabakiak atera zirenean. Imanol Pradales lehendakari berriaren

Hiru cree que la Diputación ha logrado lo que pretendía. Cansar al transportista para que desistiera y no siguiera reclamando



2018an jarri zien Gipuzkoako Foru Aldundiak kamioiei bidesaria N1 eta A15ean.

Ubarretxena anunció recientemente que guardan 10,9 millones de euros para devolver el dinero del peaje cobrado irregularmente entre 2018 y 2021

Gobernuko bozeramaile lanetan hasi aurretik, Maria Ubarretxena Gipuzkoako Foru Aldundiko Azpiegituretako arduradunak jakinarazi zuen Aldundiak kalte ordain horiei aurre egiteko 10,9 milioi euro gordeta dituela. Badirudi jabetu zirela ordaindu egin beharko zutela, egoera onartu, aitortu eta horretarako dirua gordetzea erabaki zuten.

Bien bitartean jarraitzen dute zakua betetzen 2023ko urtarriletik, kilometroko 28 xentimo ordaintzen dute garraiolariak Gipuzkoako errepide nagusietan. 189 milioi euro bildu zituen 2023an Gipuzkoako Foru Aldundiak bidesariei esker, 28,2 milioi euro N1 eta A15ean kamioiei jarritako

bidesarien bidez, eta beste 161 milioi AP1, AP8 eta A636 errepideetan ibilgailu guztiek ordaintzen dutenaren bidez.

AP68a ez da doan izango

Bidesarien bidez Aldundiek diru asko jasotzen dutela jakina da. Arabakoak 200.000 euro baino gehiago erabiliko ditu AP68an bidesaria kobratzen jarraitzeko azterketa bat egiten. 2026ko azaroan bukatzen zaio Avasa enpresari kontzesioa eta Aldundiaren esku geratuko da. Ez dauka diru iturri hori galtzeko asmorik eta 208.286 euro ordainduko dizkio IDOM izeneko ingeniari enpresa honek, bost hilabeteko epean, besteak beste, tarifa, beharpen, teknologia eta egutegia finkatu ditzan.

La Diputación de Araba destinará 200.000 euros en un estudio para seguir cobrando peaje en la Ap68 cuando acabé la concesión a partir de 2026

Manhattan-en sartzeko peajea kendu du New Yorkeko udalak

Garbi dago bidesarien aldeko jarrera zigortzen duela gizarteak, ez du dute prentsa onik, ez hemen ez Inon. New Yorkeko agintariek bertan behera utzi dute Manhattanera sartzeko 15 dolarreko bidesaria. Ekainaren 30ean jarri behar zen abian, diru hori gero garraio publikoa hobetzen erabiltzeko asmoarekin.

Arkupe Sistema jarrita zegoen jada, baina abian jartzeko egun gutxi falta zirela atzera egin dute agintariek. Egundak batetik bestera hartu zuen erabakia Katy Hochulek, New Yorkeko gobernadoreak.

Bidesaria jarri nahi zioten, hirira kanpotik heltzen zirenei. Adierazi zuenez inflazioa eta langile klasearen gaineko presioa dira duela hilabete onartutako neurria bertan behera uzteko arrazoiak sei minutuko bideo baten bidez.

Mila milioi dolar biltzeko asmoa zuten, New Yorkera sartzeko den ibilgailu bakoitzeko 15 dolar kobratuta. Diru horrekin, metroko seinaleak digitalizatu, errepide horretako atzerapenak kentzeko neurriak hartu, bus elektriko berriak erosi eta Harlemerako trena lurrarazpian sartzeko asmoa zuten. Baina proiektua etetea eta parentesia irekitzea erabaki du gobernadoreak.



Ehundaka garraiolarik parte hartu zuen ekainaren 7an Madrilén egindako protestan.

Los conductores no descartan la huelga para reclamar la jubilación

Garraiolariak galerarik gabe 60 urterekin erretiratzeko aukera izan dezaten mobilizazioekin jarraitzen dute sindikatuek eta ekainaren 7an Madrilén Gizarte Segurantzaren eta Migrazio Ministerioaren aurrean egindako protestaren ondoren adierazi zuten, ez dute baztertzen beste pausu bat eman eta sektorean lanuzteak deitzea Madrileko Gobernuak behingoz horretarako neurriak hartu ditza.

Los representantes de los transportistas en los sindicatos UGT y CCOO no descartan la convocatoria de paros en el sector “para exigir la jubilación anticipada a los 60 años de los conductores de camión y autobús”. Cientos de chóferes se concentraron en Madrid frente al ministerio de Seguridad Social y Migraciones el día 7 de junio.

Los transportistas llevan años reclamando la anticipación

de la jubilación que ya tienen reconocido oficialmente otros profesionales del transporte como ferroviarios o aéreos, así como los de otros oficios considerados de alto riesgo como bomberos y policías.

En su opinión, “no es seguro ni para los conductores ni para el resto de las personas usuarias de las vías públicas que una persona con una edad de 65 o 67 años esté al volante de un vehículo más de ocho horas todos los días sometido a ritmos de trabajo estresantes, a las incidencias del tiempo y de la circulación y, en definitiva, a unas condiciones laborales penosas y peligrosas. La edad constituye un factor determinante en la pérdida o disminución de capacidades de movilidad, vista, oído y cognitivas” afirman ambos sindicatos.

«Ez da inorentzat segurua 60 urtetik gorako garraiolariak egunero erritmo estuan gutxienez zortzi ordu gidatzea»

La Plataforma de Manuel Hernández inicia una campaña de captación

Manuel Hernandezen Garraioaren Defentsarako Plataforma kanpaina bat burutzen ari da ahalik eta garraiolari kopuru handienak bere ordezkaritza onartu dezan. Beti salatu dute garraio enpresen elkarteek euren partaide ez diren garraiolarien ordezkaritza bere egiten dutela. Beraientzat lan egiten duten garraiolari guztiena, hain juxtu. Plataforma antzekoa egiten ari da, beste elkarte batzuetako bazkide diren garraiolarien ordezkaritza eskatuz.

La plataforma de Manuel Hernández está de campaña de captación de transportistas para representarlos en el Comité del Transporte aunque estén afiliados a otras asociaciones; pretende también así que la Confederación de Empresas CETM y otras organizaciones no puedan representar a los transportistas que trabajan para ellos, como lo están haciendo desde hace tiempo, sin el consentimiento de éstos.

La conocida "plataforma" para la defensa del transporte de mercancías por carretera nacional e internacional, que siempre ha criticado la "falsa" representatividad de asociaciones como CETM en el Comité, ha iniciado una campaña de captación de transportistas para representarlos. Plataforma reprueba que esas organizaciones, utilicen las tarjetas de los transportistas que contratan y trabajan para

ellos, para justificar una amplia representación. Parece ahora que Plataforma va a realizar algo similar tras la campaña. Insiste en que los que firmen asuman que sean representados exclusivamente por ellos.

La Plataforma pide una serie de datos personales (nombre y número de tarjeta, número de teléfono, e-mail y dirección de la empresa, número de vehículos...) a los transportistas que si firman serán representados por ellos, "única y exclusivamente". La asociación de Manuel Hernández pide a los firmantes, titulares de una autorización de transportes, que declaren la pertenencia de su empresa a la Plataforma para que sea representada "única y exclusivamente ante cualquier ente público y privado", así como que se considere nula cualquier otra duplicidad por parte de una organización distinta de Plataforma.



CRISTALBOX®

**TRUCK
SERVICE**

Servicio especializado para
los profesionales del transporte

Hasta 30.000 euros de sanción por no llevar el nuevo tacógrafo en Iparralde

2024ko abenduaren 31 urtetik aurrera kamioi astunek derrigorrezko dute bigarren belaunaldiko takografo berria Europan ibiltzeko. Takografo adimentsua jada jarrita daukatenek 2015eko abuztura arteko tartea dute aldatzeko. Araua urratzeagatik isunik handienak frantziar errepidetan jarriko dira. Urtebeteko kartzela eta 30.000 eurora arte heldu daitezke.

Los transportistas que recorren Europa pueden ser sancionados severamente si no disponen de tacógrafo digital de segunda generación en los plazos acordados: a partir del 1 de enero de 2025 los vehículos matriculados antes de junio de 2019 y a partir del 18 de agosto de 2025 los matriculados después de esa fecha y que dispongan ya del tacógrafo de primera generación.

Las sanciones varían en función del país europeo pero los transportistas vascos que hacen transporte internacional corren muchos riesgos ya que Francia es el lugar donde las sanciones son más severas y pueden alcanzar los 30.000 euros y un año de cárcel. En Portugal no pasarán de 6.000 y en Alemania de 1.500.

El tacógrafo inteligente de segunda generación será pronto obligatorio para todos los vehículos de más de 3,5 toneladas que hagan transporte internacional. Los camiones matriculados antes de junio de 2019 tienen hasta el 31 de diciembre de este año para hacer el cambio. Los matriculados

con posterioridad a junio de 2019, que llevan instalado tacógrafo inteligente de primera generación, tienen hasta el 18 de agosto de 2025 para hacer esta sustitución.

Problemas de abastecimiento

También tienen esa fecha límite del 18 de agosto, los vehículos matriculados entre el 21 de agosto de 2023 y el 31 de diciembre pasado, que tendrían que haber salido con un tacógrafo inteligente de segunda generación pero mayoritariamente no fue así por los problemas de abastecimiento de los proveedores de estos tacógrafos.

Los tacógrafos inteligentes presentan una serie de ventajas frente a los anteriores como el registro automático del cruce de frontera o de la posición en las operaciones de carga y descarga.

Las sanciones por no llevar el tacógrafo correcto varían de un lugar a otro: En las carreteras del Estado español supondrá una sanción administrativa de 2.001 euros y la inmovilización del vehículo hasta que se subsane la infracción.

Las sanciones más severas se han fijado para las carreteras francesas: un año de prisión, 30.000 euros de multa e inmovilización del vehículo hasta que se subsane el problema.

En Alemania se considerará una infracción administrativa castigada con 1.500 euros. En los Países Bajos circular sin el tacógrafo reglamentario supone una multa de 4.400 euros mientras que en Italia conducir un vehículo sin el tacógrafo que le corresponda supone una sanción administrativa que oscila entre los 866 y los 3.464 euros. Además, lleva asociada una suspensión del permiso de conducir entre quince días y tres meses. En las carreteras británicas castigan con 300 libras (355.05 euros) en Polonia la sanción administrativa puede llegar a 2.278 euros mientras que en Austria puede suponer una sanción de entre 400 y 5.000 euros.

Aldatu egiten dira isunak herrialdearen arabera: Alemanian, 1.500; Italian 3.500; Herbehereetan 4.400; Portugalen 6.000



Beste hildako bat istripuz Nafarroan.- Hiru, LAB, CGT-LKN, Steilas, ESK eta EHNE-Etxalde sindikatuek elkarretaratzea egin zuten, uztailaren 3an, Iruñeko San Ignazio kalean, Nafarroako Gobernuaren egoitzaren aurrean, "Patronalak eta Instituzioek gaixotu eta hiltzen gaituzte. La precariedad mata" lelopean, aurreko astean Etxegarateko istripu larrian hildako garraiolaria gogoratzeko eta Nafarroako errepideetako lan ezbehar kopuru handia salatzeke. Euskal Herriko bederatzi garraiolari hil dira aurten errepidean, horietatik bost Nafarroakoak.

Scania ere zigortu dute marken arteko prezioen akordioagatik

Europar Batasuneko Justizia Auzitegiak egiaztatu du Scania markak ere parte hartu zuela kamioien kartelean eta, beraz, Volkswagen Taldeko fabrikatzaile suediarrek ere kalte ordaina eman beharko die 1997 eta 2011 artean marka horretako ibilgailua erosi zuten garraiolariak.

Europako Batzordeak Scaniari jarri zion 880,5 milioi euroko isuna ez du gaitzetsi; epaitegiak atzera bota du konpainiak aurkeztu zuen helegitea. Epai horrek aukera ematen die marka

horretako ibilgailu bat erosi zuten garraiolariak erreklamazio-prozesuak hasteko.

Kalte ordaina kobratzeko erreklamazioak aurkeztu nahi dituzten Hiruko kideek sindikatuko zerbitzu juridikoekin harremanetan jar daitezke. Ibilgailu astunen beste bost fabrikatzaile handien aurka aurretik egin zituzten eskaerak DAF, Daimler-Mercedes, Iveco, MAN eta Renault-Volvok ibilgailuen salmenta-prezioak adostu zituztela eta.

Restricciones de verano en las carreteras vascas

Los meses de verano los camiones tendrán restringida la circulación en las carreteras A1 y A8 entre otras. La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco informa que desde el 1 de junio al 1 de septiembre se establecerán una serie de cortes especiales de circulación para camiones de más de 7.500 kilos en los fines de semana y festivos. Por una parte los sábados, domingos y festivos del verano de 11:00 a 14:00 en dos vías; A8 sentido Cantabria desde el pk 119.5 en Barakaldo y en la A1 en sentido hacia Madrid desde el pk 352 en Gasteiz.

Los domingos y festivos por la tarde la circulación se restringirá en sentido contrario; por una parte, de 16.00 a 21.00 desde Miranda (límite con la provincia de Burgos) hasta el kilómetro 352 en Gasteiz en la A1 sentido Irun. También se prohibirá la circulación de 16.00 a 22.00 en la A8 sentido Irun, desde la muga con Cantabria hasta el kilómetro 119,5 en Barakaldo. Para más información se puede consultar la página web: www.trafiko.eus

La RC patronal, esencial para el que tiene chofer

Los responsables de los seguros en el sindicato advierten a los transportistas que tienen conductores empleados de la importancia de tener contratada la cobertura y responsabilidad civil RC patronal para poder hacer frente a las indemnizaciones en caso de accidente grave o mortal.

La responsabilidad civil RC patronal es una cobertura esencial para ellos. En los casos de accidentes que deriven en invalideces o fallecimiento del trabajador por ejemplo (sin que sea solo en esos casos) es clave para hacer frente a las costosas indemnizaciones que le

corresponden al trabajador y a sus familiares por los daños sufridos.

Desde el sindicato también se recomienda a todos que tengan una póliza de Responsabilidad Civil y además una de Mercancías, para estar cubiertos de la mejor manera posible.



Donostiako Zuroaga plazan sindikatuek egindako protesta ikusgarria izan zen.

Euskal langileak hiriburuetan elkartu dira presoek eskubideen alde egiteko

Los sindicatos ELA, LAB, ESK, STEILAS, CGT/LKN, CNT, HIRU y EHNE-ETXALDE han mostrado su apoyo al proceso de repatriación de los presos, refugiados y deportados vascos, mediante unas concentraciones el 27 de junio en las cuatro capitales de Hego Euskal Herria. Los sindicatos mostraron su apoyo a Sare que ha cumplido 10 años, trabajando en favor de la paz, la resolución del conflicto y la convivencia, y rechazaron las medidas de excepción que se aplican a los presos.

Iruñean, Gasteizen, Donostian eta Bilbon elkartu dira euskal sindikatuetak ordezkariorok beste behin, euskal preso, iheslari eta deportatuen etxera itzultzeko eskubidea aldarrikatzeko.

Sarek hamar urtetan bakearen, konponbidearen eta elkarbizitzaren alde egindako lana eskertu eta gerora ere Sarerekin batera horretan jarraituko dutela berretsi zuten.

Aitortu dute esanguratsua izan direla "hamar urteotan denon artean egindako lorpenak, baina jakitun gara oraindik, langileok ere ba dugula zeregina euskal gizarteak jomuga duen elkarbizitzaren bidean".

Konpromisoa

Horregatik, konpromisoa hartu zuten euskal sindikatuek "lantokietatik bertatik hasita" konponbidearen alde ekarpenak egiten jarraitzeko eta etxeratze prozesuari ekarpenak egiteko".

Lau hiriburuetan ehunka langile elkartu ziren "langileok konponbidean" leloarekin, "euskal



Goian Iruñako Udaletxean egindako elkarretaratzea; behean, Gasteiz eta Bilbokoak.



preso, iheslari eta deportatuak lantokietara" ozen oihukatu eta Sareren aldarrikapenekin bat egiteko. "Amaitzeko, udan eta aurrerantzean Sare Herritarrak deituko dituen mobilizazio eta ekimenetan parte hartzeko deia luzatzen diogu euskal herriko langilego zabalari, denon artean lortuko baitugu konponbide prozesua itxi eta elkarbizitzari ateak irekitzea" esan zuren agerraldien ondoren.



"Salbuespen neurriak Stop" izan zen elkarretaratze guztien leloa.

Garraio arloko hitzarmenak berritu gabe daude 2008tik Gipuzkoan eta Nafarroan

Una de las asignaturas pendientes de los sindicatos que representan a los trabajadores del sector del transporte es renovar los convenios colectivos; más en Gipuzkoa y Navarra donde se firmaron por última vez en 2008. Ya están en marcha las dificultosas negociaciones en ambos territorios; el de Bizkaia caduca en diciembre; mientras que el de Araba se trata de un acuerdo de eficacia limitada vigente hasta 2026: lo firmaron unilateralmente la Agrupación Alavesa con la UGT, sin tener la suficiente representatividad. El convenio estatal también está en fase negociadora en Madrid. Parece que todas van para largo.

ELA, LAB, CCOO eta UGT sindikatuen lehentasunetako bat da garraio arloko hitzarmenen negoziaketa. Batez ere, Nafarroan eta Gipuzkoan azkenak 2008an sinatu baitziren. Azken urteotan lurralde hauetako gidariak ez dute soldatak edota laneko baldintzak adosteko oinarri gertukorik izan. Asko aldatu da gainera garraioa ordutik, elementu eta arau berriak txertatu behar dira.

Azken urteotan ez da hitzarmenik gauzatu, saiakera bat edo beste egon den arren. 2024an berriro ari dira ahalegin betean, baina, momentuz ez da akordiorik. Prozesua luze joango dela uste dute parte hartzen ari direnek. "Bi alde daude, bakoitzak bere interesak ditu eta ez dira bateragarriak". Sindikatuek, oro har, zalantzan jarri dute patronalaren borondatea.

Garraio arloko hitzarmena negoziatzeko mahaia, Nafarroan, berriro urrian biltzen hasi bazen ere ANET eta sindikatuen arteko hartu-emanen etenda dago. Patronalaren proposamen orokorraren zain dira sindikatuak eztabaidarekin hasteko. Gipuzkoan ekaina amaieran ekin diote prozesuari. Sindikatuek epaitegira jo behar izan dute Guitrans garraio enpresen elkarteak hasieran ezezkoa eman ziolako mahaia osatzeko proposamenari.

Sindikatu guztiak ematen diote garrantzia hitzarmenari.

LABeko Iker Callao ordezkariak esan digunez, "onuragarri izango da, autonomoentzat ere. Soldatak igotzen badira tarifak ere igoko dira eta lehiakortasunaren aldetik ere ona izango da sektorearentzat, oro har, eta, baita langile autonomoentzat ere".

Sektorearentzat hitzarmen bat funtsezko jotzen dute LABen, "gakoa da marko erregulatzaila, hitzarmenean eskubide eta betebeharrak finkatzea; batetik langileek oinarri juridikoa izan dezaten; eta, bestetik, hainbat

«El convenio colectivo deberá recoger las nuevas normativas que regulan derechos y obligaciones así como garantizar el IPC del conductor»



Protesta sindical unitaria frente a la sede de Guitrans en Donostia.

urtetako hutsunearen ondoren, arau berriak hitzarmenean txertatu eta soldatak KPIrekin gaur egunera egokitzeko”.

Behar beharrezkoa

Manuel Gomez Nafarroako UGTko ordezkariaren ustez ere behar beharrezkoa da akordioa berritzea, gaurko garraioak ez dauka eta zerikusirik 2008koarekin: “Gaur egun, asko aldatu da garraioa. Orduan ez zen ia inor bulegoetan, nagusi bat, zenbait gidari eta mekanikoa besterik ez ziren. Logistikak indarra hartu du Nafarroan, banatzaileen arloak ere tratamendu berezia eskatzen du. Eta soldaten igoera handia eskatuko dugu hainbat urtetan galdu dena berreskuratzeko”.

Mari Kruz Elkorok azaldu dizkigu ELA sindikatuak hitzarmenen negoziaketara eramango dituen lehentasun eta aldarrikapenak: batetik soldaten igoera prezioen igoeraren gaineratik, bestetik adostutako edukiak bermatzeko inaplikazioaren klausula, hau da, enpresak ezingo duela atzera

egin akordiorik ez badago: ezingo du hitzarmenean agertzen diren lan baldintza eta soldatarik ukatu edota sinatutakoa urratu, adostasunik gabe. Akordiorik ez bada bitartekaritza eta arbitrajera jo beharko dute bi aldeek. Horietaz gain eskatuko dute hitzarmenaren luzapena, beste hitzarmen bat sinatu bitartean aurrekoa baliagarria izan dadila; eta azkenik, subrogazioa sektoreko arlo guztietara zabaltzea, enpresa handietan azpikontrata aldatu arren enplegua ziurtatu eta langileek lanpostua galdu ez dezaten. “Lan jardunaldi eta langileak burutu beharreko lan orduen inguruan proposamenen bat ere egingo dugu”.

Hitzarmenaren inguruan badira zenbait kontu aipagarri. Sektorean denetarik dago, gidari asko ez daude sindikatuetan, eta, bestalde, garraiolari autonomo zein enpresa txiki askok ez du bat egiten garraio enpresa handi eta hauen elkarte historikoen interes, jarrera, jokabide eta iritziarekin. Ondorioa, hainbat urtetan ez dela akordiorik izan, enpresak, gutxi gorabehera, nahi

du ten baldintzak ezarri dituztela eta garraiolari zein gidarien egoera kaxkartu egin dela.

Enpresek interesik ez

Enpresek ez dute hitzarmena adosteko pausorik eman urte oparo horietan. Orain, badirudi interes handiago dutela, baldintza txarren ondorioz, lanerako prest diren gidari gutxiago dagoenean. Sindikatueta ordezkariek argi dute, -denek aitortzen dute-, ez dagoela benetan gidarien premiarik, soilik baldintza kaxkarrak dituztenek dutela arazo hori. “soldata duinak behar dira, ez daude igande arratsaldetik larunbat arratsaldera soldata soil baten truke lan egiteko prest” adierazi digu UGTko Jose Luis Garcia Olazabalek.

Soldaten taulek ere berebiziko garrantzia hartuko dute hitzarmenaren negoziaketan. “Soldata interprofesionala soilik ordainduta ez duzu aste osoan kanpoan lan egingo duen langilerik topatuko; egun, baldintzak hobetzen dizkiete zenbait plus eskainiz. Bestela ez litzake inor kamioira igoko” esan digu Garcia Olazabalek.

Baldintza onartezinak

Jakina da, “Dena Barne” erako soldatak nolakoak diren, “1.500 euro inguruko soldataren baitan sartzen dira dietak, otorduak, gaueko lan jardunaldiak eta abar. Beraz, gastu guztiak kenduta etxera iristen den soldata kaxkarra da. Baldintza horiek aldatzen ez badira ez da gazterik hasiko. Egoera oso txarra da, ezin jatetxetan bazkaldu, jatekoa etxetik eraman behar eta bertan bizi bazara, alokairu edo hipoteka ordaintzeko diru nahikorik ere ez”, kontatu digu Garciak.

Bestalde, enpresa askok egoitza beste lurralde batzuetara eramaten dute gidariei gutxiago ordaintzeko.

«Las empresas no han dado pasos en renovar los convenios colectivos. Ahora tienen algo más de interés por la escasez de conductores»

ERREPORTAJEA

Esaterako, Gipuzkoak, mugako lurraldea izanik, garraio enpresa eta jarduera asko ditu. Dena den, askok Teruel edo Sorian daukate egoitza nagusia; langileak lurralde horietako soldata eta baldintzatan lan egitera behartzeko. Gauza berbera gertatzen da Bilboko portutik erregaia banatzen duten zisternen kasuan. Enpresa batzuek egoitza Zamoran edota Leonen daukaten arren, gidari horiek Santurtzin egiten dute asteko atsedena, bertan lo egiten dute, beraz, Bizkaiko hitzarmena aplikatu beharko litzaieke. "Hori aldarrikatzen diegu, noski, enpresa horiei eta demanda batzuk ere izan dira" esan digu UGTko Jose Luis García.

Enpresa hitzarmenak

Sektorearentzat akordioa funtsezko bada ere, hitzarmenik ezean beste bide batzuk jorratu dira. LABeko Iker Callaok azaldu digunez, "egia da, 2012az geroztik beste estrategia bat erabili dela, hau da, ez dut esango sektoreko hitzarmenari uko egin zaionik edo baztertu egin denik, baina indarra ez da horretara bideratu, enpresa paktuetara baizik. Hauek ondo daude, ez ditugu baztertzeko aukera dagoen tokietan sinatzen ditugu, baina, jakina da, horrelakoak nolabaiteko antolaketa duten enpresetan soilik lortu daitezkeela; eta sektorea oso anitza da, denek ez dute antolatzeke aukera hori, badira nagusiarekin batera bakarrik jarduten diren langile bakarrak ere... Beraz, enpresa hitzarmenak ondo daude, beti ere oinarri bat baldin badago eta oinarria falta da. Hitzarmen sektoriala".

Hitzarmen estatala

Lurraldeko hitzarmenik adosten ez bada, bitartean, juridikoki, estatala hartuko litzateke kontutan eta hori ere aspaldi da "erorita". 2021etik ez da berri. Bestela, epaitegietan akordio markoa hartzen da aintzat,



Adrian Arruti de LAB con el último texto acordado en 2008 en sus manos.

edota gutxieneko soldata. Akordio markoan ez da soldata taularik, soilik enpresen egitura, lan baldintzak, langileen mailak, jardunaldiak eta abar arautzen ditu.

Madriren egiten ari diren negoziaketa gertutik jarraitu du Guitrans, Gipuzkoako enpresarien elkarteko Iñaki Cepedak eta ez da oso itxaropentsua. Mantso joango dela adierazi du. Negoziaketak luze

joko duela uste da, oro har. UGT eta CCOO ari dira negoziaketan eta momentuz etenda dago mahaia, patronalaren ordezkariak finkatzeko dauden gorabeherak direla eta.

LAB sindikatuak ez du hitzarmen estatalaren prozesuan parte hartuko, "Euskal Herriko eremura mugatzen gara. Urtetan dabilta kontu berari bueltak ematen irtenbiderik aurkitu gabe. Dena den, guk ez dugu ontzat

«A partir de 2012 los sindicatos han promovido los pactos de empresa que sustituyeran al convenio que estaba sin firmar desde 2008»

«El convenio colectivo estatal no se ha firmado desde 2021 y todos afirman que seguramente el proceso negociador será lento»

emango, Estatu espainiarrerako ondo dago, sektorea eta bere lan baldintzak arautu egiten diren aldetik, baina errealitate ezberdinak dira, ezin dira Gipuzkoako bizi baldintzak, beste lurralde batzuetako egoerarekin alderatu. Langileek bizi egin behar dute eta hemen bizi badira, hona egokitu beharko dira, hemengo pisuen salneurri, alokairu eta kontsumo produktuen prezioetara...” esan digute Iker Callao eta Adrian Arruti LABeko ordezkariak.

Nafarroan etenda

Nafarroan abiatu dira lehenengo negoziaketak. Manuel Gomez UGTko ordezkariak azaldu digu 2023ko urrian bildu zela Nafarroako mahaia. ANET patronalak hitzarmena berritzeko borondatea adierazi zien, baina azken urteotan sektorea bi norabidetan asko hedatu denez, bi hitzarmen proposatzuz: bat soilik garraio enpresentzat eta bestea aspaldion asko garatu den logistikarentzat. Bi arloentzat baliagarria izango den hitzarmena nahi dute.

“2009 eta 2010ean hainbat bilera egin ziren, enpresek soldatak jaitsi nahi zituzten eta ez zen aurrera egiterik izan. 13 urte eta gero, abiatu dugu berriro mahaia. Patronalak interesa du, gero eta gidari gutxiago direlako sektorean. Ekainean autobus gidarien hitzarmena sinatu ondoren, bi aldetan ordezkari berberak gaudenez, bai ANET

patronalaren aldetik eta baita sindikatuen aldetik, kamioi gidarien hitzarmenari heldu genion. Bi aldeak ados gaude, aldaketa sakona behar da. Proposamen berriak behar dira, 2008ko errealitateak eta gaur egungoak ez daukate eta zerikusirik. Hitzarmena oso zaharkitua da, bai araudiaren eta enpresen egituraren aldetik. Hitzarmenak hiru parte izango dituela adostu dugu: lehena, ibilbide luzeko garraioa; bigarrena, logistika, Nafarroan automozio enpresak direla eta beste toki batzuetan baino aktibitate handiagoa dagoelako; eta hirugarrena, garraio arinean dabilzan etxex etxeko banatzaileena. Denak garraio jardunak dira baina oso ezberdinak. Bizpahiru hilabetetan ez gara bildu, patronalak hitzarmen proposamen integrala egiteko konpromisoa hartu eta guk nahi baino gehiago atzeratu delako. Behin hori jasotakoan hasiko gara negoziatzen akordio batetara iristeko” esan digu Manuel Gomezek.

Soldatak jopuntuan

Nafarroako hitzarmen zaharrak jasotzen du bi aldeek besterik ez badute ezer adosten, prorrogan jarraituko duela, berez 2013an hitzarmenak erori arren, juridikoki gaur egun oraindik indarrean egongo litzateke 2008koa. “Dena den, gaur egun ezin da bizi 2008ko baldintzatan”.

Manuel Gomezek adierazi digunez bi aldeak zerbaitetan ados daude, “garai berrietara

egokitu behar da hitzarmena”; alde handienak, aldiz, soldaten igoeratan izango dira. “Sindikatuak soldata igoera handia eskatuko dugu. 2009an Nafarroako hitzarmeneko soldatak ondoko herrialdekoen aldean hobeak ziren arren, hainbeste urteren ondoren oso behean daude. Zorionez, enpresa batzuek euren hitzarmena daukate. Epe luzerako hitzarmen proposamena egingo dugu, lehen urtean %10eko igoera proposatu eta pixkanaka erosteko ahalmena, urtez urte, berreskuratzeko. Urtero KPIarekiko puntu bat edota puntuterdia irabazten badugu, zenbait urtetan galdutakoa berreskuratuko dugu”.

“Logistika enpresek langileen malgutasuna nahi badute, negoziatu dezakegu soldaten igoeraren truke. Eta banatzaileen kasuan jardunaldiak ondo antolatu eta finkatu behar dira, ez daukatelako garraio astunean dabilzaten kontrola, gidatzeko eta atsedean hartzeko denboren inguruan” amaitu du Gomezek.

Itxaropen gutxi 15 urte ondoren

LAB sindikatuko Adrian Arruti eta Iker Callao ari dira Nafarroa eta Gipuzkoako negoziaketa mahaietan. Gutxieneko batzuk adostu nahi dituzte, “hitzarmenaren bitartez sektorea eta lanbidea arautzea, erosteko ahalmena ziurtatzea KPIaren igoeraren bidez, eta azken urteotako lege aldaketak egokitzea hitzarmen berrira. Ea da erraza 15 izango urteren ostean”.

Ez daude oso itxaropentsu LABeko ordezkariak. “Ez dirudi soldatak KPIarekin eguneratzea onartuko dutenik. Patronalak hitzarmenaren beharra aldarrikatu arren, ez diegu sinatzeko borondate nahikorik ikusten. Ia guztiari ezetz esaten ari da, eta atzera pausuk ere proposatu dizkigu, 2008ko

«Las negociaciones para acordar el nuevo convenio de Nafarroa están paralizadas a la espera de una propuesta integral de ANET»

ERREPORTAJEA

hitzarmenean jasota zeuden zenbait eskubide murriztu nahi ditu eta sindikatu guztiak elkarrekin adostutako proposamen integralari oraindik ez dio erantzun. Duela hiru hilabete biltzekoak ginen. Denbora askotxo pasatzen ari da. Sumatzen dugu hitzarmen sinplea, ahalik eta azkarren, nahi zutela esaten zuten arren, gogoak joan zaizkiela. Edo ez zirela hitz horiek benetakoak”.

Azterapenarekin Gipuzkoan

Gipuzkoan ere patronalak ez dauka hitzarmena negoziatu eta sinatzeko presarik. Biltzeko lehen proposamenei ezezkoa eman zien, atzeratzeko eskatu zuen Guitransen, Madrilen negoziatzen ari zirelako, eta sindikatuek epaitegira jo arte, ez zuen onartu mahaiaren osaketa. LABeko ordezkarien ustez esanguratsua da hori. “Luze joango dela sumatzen dugu, patronalak azken hilabeteotan erakutsi duen jarrerarengatik. Ez dira negoziaketa mahaian eseri epaitegira jo arte”.

Ezezkoak haserrea eragin zuen LABen, “bi arrazoiengatik: Batetik ukatu egin digutelako berez langile orok legez negoziaketarako daukan eskubidea. Alde juridiko honetaz gain, guretzat garrantzitsuena izan zen, azken finean, Guitrans nora begira dagoen ikustea; Gipuzkoari begira baino Madrilerara begira dagoelako. Hori oso larria da”.

Ekainaren 16rako deitu zuten Guitrans epaitegira, baina aurretik jaso zuten sindikatuek patronalaren deia, “esanaz prest egongo lirakeela negoziaketa mahaian esertzeko epaitegiko bidea uzten bagenuen. Onartu dugu, noski, gure helburua ez zen eta demanda, negoziaketa mahaia osatu, eta sektoreko langileentzat, ahalik eta baldintza duinenak lortzea, baizik” esan digu Iker Callaok.

«Queremos acordar definitivamente para Gipuzkoa un convenio que responda a la realidad social de este territorio»

Iñaki Cepeda, Guitranseko ordezkariak ez digu asko aurreratu, uztaila eta iraileko bileretan ikusiko omen da aurrera egiterik dagoen. Eurak ahaleginduko direla ziurtatu digu, eta argitu, ez zirela mahaian esertzera ukatu, soilik atzerapena eskatu zutela, Madrilen negoziatzen ari zirelako. Guitransen urteroko batzarrean gidarien lan baldintzak hobetu behar direla esan zuten, baina soilik familia-kontziliazioa, etengabeko prestakuntza edo garapen profesionalaz jardun ziren, ez soldaten hobekuntzaz. Hori bai, gidari kualifikatuak eta arduratsuak nahi dituzte.

Irabaziak berreskuratu

Pasa den ekainaren 28an bildu zen estreinako, berriro, Gipuzkoako negoziaketa mahaia. Lehen kontaktu horren ondoren, uztailaren amaieran eta irailaren hasieran elkartuko direla adostu dute bi aldeek. “Hitzarmena behar dugu Gipuzkoarako, herrialdeko errealitateari erantzungo diona” dio Iker Callaok. “Hitzarmenaren lehentasunak hiru lirakeke. Arau-markoa, langileek jakin ditzaten beraien eskubide eta betebeharrak, soldatak, lanaldiak, lizentziak eta abar non begiratu”.

Bigarrena, eros ahalmena bermatzea litzateke. “Hau da, 15 urte pasa dira, urteotan KPIa altua da, ezin dira alderatu 2009ko prezioak gaur egungoarekin. Hori errespetatu behar da. Ez dugu hitzarmenik sinatuko, langileak

2009an baino pobregoak baldin badira. Oso erraza da hori, urteroko eta urte guztietako KPIa kontuan izan behar da”. Hirugarren helburua, azken 15 urteotan egon diren lege aldaketak hitzarmenean txertatzea, “gehienak langilearen aldekoak, lanaldi eta atsedendaldiei dagozkienak, besteak beste”.

2008 eta 2009an saiatu ziren hitzarmena adosten, baina patronala ez zen gutxiengora ere iritsi. Orduetik asko kaxkartu da egoera. Herrialdeko hitzarmenik gabe izan dira euskal garraiolariak. “enpresei nahi dutena egiteko aukera eman zaie, hau da, aurretik zeuden langileen baldintzak ezin ziren kaxkartu, baina ikusi dugu enpresa askok kaleratze masiboak egin dituztela eta gidari berriak hartu lan baldintza kaxkarragoetan... Egoera hori gaurdaino luzatu da, egun soldata minimoa ere ez dute kobratzen enpresa batzutan, soldatak orduan baino baxuagoak dira”. Beraz, Gipuzkoan, LABek garraio arloko lehen indarra izanik, pausuak eman ditu, beti ere, beste sindikatuekin batera, uste dutelako, “horrelako hitzarmena batera burutu behar dela. Patronalak ikusi dezala indartsu eta elkarrekin gaudela”.

Arabaren mugatua

2026ra arte dago indarrean akordioa Araban, ordura arte ez dago berritzerik: UGTk bakarrik sinatu zuen eraginkortasun mugatua duen hitzarmen hori,

«Molesta más que impedir al trabajador el derecho a negociar el convenio, ver que Guitrans mirá más a Madrid que a Gipuzkoa»



Concentración de ELA, UGT, CCOO y LAB, en Gasteiz, en noviembre de 2023.

“convenio estatutario de eficacia limitada”, hau da, nahi duten garraiolariak atxiki daitezke akordio horretara, kontratu eredu jakin batekin. %40 inguruko ordezkaritza du UGTk Arabako garraiolarien artean.

Araban egoera bitxiak gertatu dira. UGTko Jose Luis Garciak azaldu digunez, “Arabako gidarien baldintzak Bizkaikoak baino txarragoak dira, askoz gutxiago kobratzen dute. Aldea urtean 5.000-6.000 euroraino heldu daiteke. Horregatik, Arabako enpresek merkeago egin dezakete lan berbera. Ez da ulertzeko horren kontu erraza”. Beste afera baten berri ere eman digu, “bizpahiru urtetako atzerapenak eta antzinasunak ordaintzeko sosik ez zuten enpresa batzuek, beraz ordainketa eredu eta formula ezberdinak erabili ditugu, ordainketa zatikatuak eta beste. Atzerapen horiek kasu batzuetan ia 6.000 eurokoak izan dira”. ELAK aurreratu duenez, demandaren bat jartzeko aukera ez dute baztertzen. “Epai batzuk badaude

antzinasunaren inguruan eta uste dugu diskriminazioa dagoela” esan digu ELAko Mari Kruz Elkorok.

UGTren jarrera kritikatu du LABek. Iker Callaoren iritziz, besteen proposamen orokorretatik atzera joaten dena “beti” UGT da. “Alde bakarreko hitzarmenek ez dute hainbesteko baliorik, eraginkorra bi aldeek sinatzea da. Ez badira langileen ordezkaritzaren erdira iristen azkenean hitzarmena mugatua dago. Hala ere, banan banan langileei aukera ematen zaie hitzarmen horretara atxikitzeko. Baldin eta patronalak ere sinatu badu eta langile horren enpresa ere asoziatuta badago. Langile horiei aplikatuko zaie, ez, ordez, langile berriei. Guk hitzarmenak langile guztientzat adosten ditugu”.

Bizkaian urte amaierara arte

2022ko uztailean sinatu zuten 2021-2024 eperako balioa duen Garraio Arloko Bizkaiko Hitzarmena, UGT eta CCOO sindikatuek, ASETRAVI-CEBEK garraio enpresak ordezkatzen dituen elkartearekin. UGTko Jose

Luis Garciak azaldu dizkigu Bizkaiko hitzarmenaren berezitasun batzuk. 2024 amaierara arte iraungo du. KPlaren inguruko akordioa adostua dago, otsailean berritu zituzten taulak eta 2025eko urtarrilean negoziaketa hasi aurretik, soldatak ehunetik 3 igoko dira.

Bestalde, hitzarmena 1724 ordukoa da, “beraz gidari batzuk urrirako bete dute kopuru hori. Udazken hasierarako egin dituzte egin beharrekoak. Etxera joan daitezke. Dena den, oro har, sektoreko langileek ez dituzte ordu estrak erreklamatzeko. Lan harreman eta kontratuak hausten direnean soilik” esan digu Garciak.

2026an berriro negoziaketa

Bizkaiko hitzarmena ez zuten ELA eta LABek sinatu, aurreko urteetan bezala. Dena den, 2025ean osatuko da berriro negoziaketa mahaia, eta bi sindikatu hauek adierazi dute saiatuko direla aldaketa batzuk txertatzen. ELarentzat “oso garrantzitsua da subrogazioarena erregulatzeko, enpresa haundietan azpikontrata asko daude, eta enplegua arriskuan egon daiteke”.

Jose Luis Garciaeren ustez, garai batean garraiolariak zuten izen ona era funtsezko lanbide izaera galdu da, “ez da berbera. Lanbidea eta sektoreko langileekiko jarrera asko aldatu da. Ez dira lehentasun, oinarriko edo funtsezkoak gizartearentzat. Ordezkaezinak edota beharrezkoak balira bezala hartzen ziren lehen. Ondo atenditzen zituzten atsedenekuetan. Ur beroa, jatekoa edota ohea edonon zeukaten. Gidari jaunak ziren. Gaur egun azken tximinoak dira. Trafikoko polizia jazarri eta kontrolatuak. Gaizki tratatzen dituzte, baita atsedenekuetan ere. Lanbidea bera asko kaxkartu da”. Horregatik da hain garrantzitsua, hitzarmena berritzea. “Aitortzen dugu hitzarmena betetzea bera, jada lorpen handia dela”.

«El convenio estatutario de eficacia limitada permite al conductor en Araba adherirse si quiere a las condiciones acordadas»

Colapso histórico en la muga de Biriatu tras la tractorada del 3 de junio

Bidegabeki kudeatu zuen Jaurlaritzak, astelehenean, ekainaren 3an, mugan baserritarrek egin zuten 24 orduko bide-mozketa. Eta kaltetu handienak garraiolariak izan ziren. Trafiko zuzendaritzak debekatu egin zituen 24 ordu horietan errepide nagusiak kamioientzat. Ondorioz denak batera abiatu ziren astearte goizean mugarantz eta blokeatu egin ziren Irun inguruan errepideak. Auto eta kamioi ilarak Doneztebe eta Villabonaraino iritsi ziren. Iparraldean, gauetz kamioi batzuei pasatzen utzi zien Jendarmeriak, eta ez zen Hegoaldean besteko arazorik sortu.

El sindicato Hiru, al igual que otras asociaciones de transportistas, denunciaron el 4 de junio el despropósito de las decisiones adoptadas ante la protesta de los agricultores que cortaron la muga desde las 10 de la mañana de la víspera. En su opinión la Administración es la responsable directa de la falta de previsión de las retenciones kilométricas que sucedieron a la movilización convocada en Irun por los colectivos de Baserritarras Ataca de Araba, Bagea de Gipuzkoa, Semilla, Belarra y Plataforma 6F de Nafarroa junto a asociaciones de otros territorios. El monumental atasco solo se produjo en las autopistas de Hegoalde, al otro lado de la muga no hubo ningún problema tras concluir la protesta de 24 horas en el paso fronterizo de Biriatou. Mientras los baserritarras retiraban sus tractores para regresar a sus localidades de origen, cientos de camioneros que habían permanecido parados más de 24 horas intentaban reanudar sus trayectos hacia el norte de Europa.

Auto ilara luzeak eta zirkulazio motela jasan zuten garraiolariak Gipuzkoan mugan baserritarren protesta amaitu eta gero

La delegada del Gobierno de Madrid en la CAV, Marisol Garmendia responsabilizó al Gobierno Vasco del desbarajuste ocurrido en las carreteras próximas a la frontera de Irun. Lamentó el "colapso" circulatorio que "se debía haber previsto" por la Policía vasca y responsabilizó a los responsables de la Ertzaintza del "caos absoluto" así como de las pérdidas económicas millonarias generadas. "Nunca se había producido esta situación, lo que se vivió ayer en Gipuzkoa

no se puede volver a repetir" dijo. "Estamos para resolver problemas; situaciones como las de ayer debían de haberse previsto mejor".

El análisis de lo sucedido fue totalmente contrario desde el Gobierno vasco. El viceconsejero de Seguridad Rodrigo Gartzia, el 'número dos' del Departamento de Josu Erkoreka, señaló que "lo ocurrido ayer fue un ejemplo de civismo y de respeto. Obviamente hubo una afección al tráfico, pero

Trafiko arduradunak ez ziren gai izan Biriatuko mugako 24 orduko mozketak eragindako ondorioei behar bezala erantzuteko



Biriatuko muga Iparraldeko partean. Ekainaren 3an Iparraldetik Hegoalderantz ez zen beste aldean bezainbeste arazo izan.

la labor del Departamento de Seguridad seguirá siendo conjugar los derechos de la ciudadanía; en este caso el derecho a la protesta y por otra parte a su seguridad" y defendió el dispositivo que conocían "el resto de los cuerpos policiales".

El sindicato de transportistas Hiru opina lo mismo que la delegada del Gobierno en la CAV. La verdad es que los responsables de tráfico no anduvieron muy finos, fallaron las previsiones y el bloqueo fue histórico. Hiru, así como otras

asociaciones de Transporte cuestionan la labor realizada por la Administración en general y por los responsables de Tráfico en particular: "La Administración es la responsable directa de esa falta de previsión y de sus consecuencias, las largas retenciones kilométricas que sucedieron a la protesta de los baserritarras. La gestión de las protestas de los agricultores fue nefasta, un despropósito". Los transportistas que esperaban para pasar la muga vieron como en la

Trafikoko arduradunek astelehenean agindutako murrizketak ez ziren eraginkorrak izan, eta kaosa asteartera atzeratu zuten



*Mekanika eta Elektrizitatea
Zerbitzu ofiziala*

PAMENDI

**DAF
ISUZU**

**SCHMITZ
CARGOBULL**

943 624193 info@tallerespamendi.com

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

DAF salmenta 699 838 069

ALBISTEA

otra dirección los policías franceses permitieron desde las 3 de la madrugada el paso de manera intermitente cada cierto tiempo de algunos de ellos, lo justo, para evitar lo ocurrido al sur. Normal, teniendo en cuenta que por Biriatu pasan al día más de 10.000 vehículos y los lunes son los días de mayor circulación, porque sale todo el transporte internacional. Era evidente, por tanto, que las 24 horas de cierre de la frontera iban a tener un fuerte impacto en el sector.

Hasta Villabona y Doneztebe

Las colas se prolongaron desde primeras horas de la mañana hasta la noche no sólo en las inmediaciones de la frontera. Llegaron hasta Villabona en la A1 y hasta Doneztebe en la N121. Los más perjudicados del gigante embudo que se produjo, como casi siempre, fueron los transportistas que no pudieron partir hacia Europa el lunes por la movilización de los baserritarras y perdieron otra jornada en las retenciones producidas el martes. “La gente no se da cuenta de que perder un día más para un transportista de internacional puede suponer perder toda la semana”, señaló ante los medios de comunicación Alberto Núñez, de Hiru.

Los responsables de Tráfico prohibieron la circulación de los camiones el 3 de junio en las principales carreteras vascas, A1, A8, Ap15 y N121, lo que provocó el colapso al día siguiente. Los transportistas de Hiru ya comenzaron a quejarse de esta medida “injusta” ese mismo lunes. Sobre todo los que trabajan en corto. Se sucedieron los problemas y complicaciones para llegar a diferentes puntos de la

Administrazioa ez da oraingoan beste batzuetan bezain zorrotza izan mobilizazioak egiteko baimenak ematerakoan

geografía vasca, sobre todo en las inmediaciones de Irun.

La asociación de las grandes empresas del transporte de Gipuzkoa, Guitrans, denunció pérdidas millonarias entre los profesionales afectados, tanto de los que realizan transporte internacional así como de los que dependen de la mercancía que llega de fuera. “Las pérdidas son muy cuantiosas e irrecuperables” para un sector que está en crisis. “Un camión pierde 55 euros por cada hora que permanece en una retención, además de la pérdida de portes que ya no se van a poder realizar”.

Retenciones históricas

Algunos transportistas afectados no recordaban si alguna vez habían sufrido unas retenciones de tanto calibre. El colapso de tráfico afectó el 4 de junio a todas las vías de alta capacidad próximas a Irun, después de que los agricultores concentrados en la muga liberaran el paso a las 10 de la mañana. Las colas fueron remitiendo muy lentamente pero no desaparecieron hasta la última hora de la tarde.

El embudo gigante para miles de conductores, sobre todo de camiones, que sufrieron retenciones de hasta 35 kilómetros en las principales vías del territorio en sentido a Iparralde, se prolongó hasta la noche. Estuvieron casi

parados hasta pasar la frontera de Irun: desde Villabona en la NI desde Andoain en la A15, desde Usurbil en la AP8 y prácticamente desde Doneztebe en la N121A en el peor momento, hacia el mediodía, y desde Lesaka hasta bien entrada la tarde. Los atascos también afectaron a otras vías como la GI636 entre Donostia e Irun o la propia variante de Donostia (GI20).

Malestar general

Los transportistas afectados lo tuvieron que tomar con resignación. En las colas se palpaba el enfado por la pésima gestión de los responsables de Tráfico que no presagiaron lo que ocurrió. El profesional no entiende ni las medidas ni la falta de previsión, así como sus consecuencias, el más evidente el bloqueo producido. En su opinión era evidente que iba a ocurrir lo que ocurrió.

Los transportistas no entienden que se permita bloquear una frontera “durante 24 horas y justo un lunes”, cuando el tráfico a vehículos pasados “lleva cortado desde el sábado a las 22.00 horas” y los transportistas que vienen del sur de Europa y de Marruecos están esperando y acumulándose para cruzar este paso.

No están en contra de que los agricultores puedan movilizarse y realizar su protesta para reclamar condiciones dignas. Pero creen que con ellos no han sido tan rigurosos

Barne Sailak ez zien garraiolarietara Bilbora kamioiekin sartzeko baimenik eman 2022ko martxoko greban



Irun inguruko errepideetako irudia. Iparralderantz zirkulazio motela.

como en otras ocasiones. Los transportistas de Hiru recuerdan, por ejemplo, que durante el paro de marzo de 2022 los responsables de Tráfico no permitieron que los camiones entraran al centro de Bilbo. Esta vez no fueron tan inflexibles, permitieron el corte de 24 horas en la muga, prohibieron la circulación en las principales carreteras vascas la víspera, salieron todos juntos y se produjo el caos.

Quejas desde la víspera

Transportistas que trabajan en las carreteras vascas mostraron ya el lunes 3 de junio su malestar por las restricciones adoptadas

por la dirección de Tráfico del departamento de interior del Gobierno Vasco, tras el anuncio de agricultores y ganaderos de cerrar la frontera de Irún a los transportistas, durante 24 horas. En opinión de los transportistas estas medidas no sólo afectan a los que hacen transporte internacional. “Son medidas que afectan principalmente a los que hacen transporte local”. Prohibieron la circulación de camiones, en la AP8, A15 y N1, entre otras carreteras hasta el martes por la mañana.

Los transportistas de Hiru reiteraron que no están en contra de las movilizaciones de

agricultores y ganaderos que tienen derecho a defenderse y a plantear sus reivindicaciones para responder a su situación límite. Sin embargo, sí critican el bloqueo y los perjuicios generados a los transportistas, entienden que no es el más adecuado el lugar escogido para realizar sus protestas. Creen que sería más oportuno realizarlas en otros espacios como centros de distribución y logística alimentaria y dejar al resto trabajar y desplazarse. “En caso contrario lo que conseguirán es el rechazo de los ciudadanos en general y de los transportistas en particular que dejarán de apoyar a sus legítimas reivindicaciones”.

Pérdidas económicas

La asociación de empresas de transporte CETM, denunció las fuertes pérdidas económicas para los transportistas. Calculan que “cada día cruzan la frontera (Irun y Jonquera) más de 20.000 camiones y mantener un vehículo parado supone 600 euros al día. Estaríamos hablando de 12 millones de pérdidas diarios. Eso sin contar que, como consecuencia de estos paros, hay mercancías que tienen que desecharse y/o entregas que se retrasan”.

Remarcaron que son los conductores los grandes perjudicados: “se ven atrapados en las vías sin poder acceder a servicios básicos de higiene y comida y no es justo que tengan que vivir esas condiciones” y recordaron que el 95% de las mercancías se mueven por carretera, entre las que se incluyen alimentos básicos, pienso para animales, medicinas y material sanitario cuya demora “puede suponer consecuencias irreversibles”.

24 orduko itxiera altxatzean kamioi guztiak batera, aldi berean, abiatu ziren Irun inguruko errepideetan sekulako kolapsoa eraginez

Bidai on, Juan Mari Alkorta

Juan Mari Alkorta Altzibar, hainbeste urtean Hiruko kide izan den garraiolari mutrikuarra ekainaren 14an hil zen Donostian. Garraiolari autonomoen Hiru sindikatua sortu zenetik jardunda, zeregin ezberdinetan, garraiolarien eskubideen alde lanean, sindikatuaren zuzendaritzan, hainbat ekimenetan laguntzaile edota Saturraran hordartzako bere txokotik abiatuta kamioiarekin lanean, irribarrea galdu gabe.

Azkenean bihotzeko batek eraman du 68 urterekin. Sindikatuko zuzendaritzak omenaldi xumea eskaini nahi dio lerro hauen bidez.

Umiltasuna zen Juan Mariren ezaugarri nabarmena. Garraiolari izan aurretik 15 urtetan zesta-puntari profesionala izan zen Estatu Batuetan bere anaiarekin batera. 17 urterekin hasi zen jokatzeko, Bartzelonan debutatu eta Mallorkan jokatu ondoren, AEBetara joan zen. Han 15 urtetako ibilbide oparoa burutu zuen eta Bridgeport frontoiko hiru urteko grebak bete bete harrapatu zuen. Arbelaitz baserrian jaioa, bertako lurretan dago Saturrarango kanpinga 1964tik, izen bereko hondartzaren ondoan; anai arrebeke eraman dute eta harreman estua euki du berarekin.

Ez adiorik, Juanmari, bidean egingo dugu topo. Besarkada estua, Yon, Arlene, Eneko eta Juanmariren gainerako senide eta lagunei.



Juan Mari Alkorta falleció el 14 de junio.

Biografia

Saturrarango hondartzatik hurbil, Arbelaitz baserrian jaioa, sei anai-arrebako sendian. Aita bertakoa zuen eta ama, berriz, Itziariko Arantza baserrikoa. Zesta-puntari profesionala izan zen

hamabost urtez Estatu Batuetan, anaia Agustinekin batera, eta Bridgeport frontoiko hiru urteko grebak bete-bete harrapatu zuen. Saturrarango kanpinga jaiotetxe zuen baserriko lurretan sortu zen 60. hamarkadan.

Juan Mari Alkorta jugó 15 años a cesta punta en EEUU, luego fue muchos años transportista de Hiru y terminó en el camping familiar

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Udara partean parentesi bat irekiko da eta ez da ikastarorik egingo udazkenera arte.

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. En periodo estival se suspenden los cursos que se retomarán después del verano.

Los interesados en participar en los diferentes cursos de formación que organiza Hiru deberán ponerse en contacto y recibirán información actualizada de los mismos en las oficinas del sindicato.

Txoferrak

Necesitamos **conductor autónomo** con tractora y remolque basculante propio. Carnet C+E y Cap. **943 611 024 625 605 447**

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

Transportes Iruña necesita **conductor** base en Andoain, a dormir a casa. **609 452 260**

Se ofrece chofer Iñaki Lavin **722 736 229**

Se ofrece trabajo para transportista autónomo de confianza. Ruta estatal. **625 772 228**

Salgai

Se venden 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**

Se vende **nave** en la ciudad del transporte de Iruñea-Pamplona, planta baja de 245 metros con superficie pavimentada de otros 284 metros a ambos lados. Licencia para taller mecánico. Interesados llamar al número de teléfono **682 257 071 Jorge**

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 €

* 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!



**V. Barakaldo Truck festival topaketa
irailaren 6, 7 eta 8an burutuko da
Barakaldon, Ansioko zelaietan, Club
Camión Euskadi elkarteak antolatuta.
Beti bezala kamioien argien lehiaketa,
musika, ibilaldia eta beste hainbat
ekitaldi antolatu dituzte Barakaldoko
garraiolariek.**

Sudoku zail xamarak

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

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

128. aleko erantzunak



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

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

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

PK:
CP

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

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

Zama:
Carga útil

Matrikula:
Matrícula

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Uzte data:
Fecha 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 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**