

GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

130. ZK

2024/09



Xabi Momoitio

30 urtean garraiolarien ondoan

Javi Zaraguetak ere erretiroa hartuko du irailetik aurrera





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

Garaiz erretiratu nahi eta ezin

Jubilazioa hartuko dute irailean Javi Zaragueta eta Xabi Momoitio garraiolarien laguntzaile finek. 30 urte eman dituzte Hiru sindikatuan lanean, gehienak Lasarte-Oriako bulegoan. Erretiratzeko adina iritsi zaie. Judith Romero eta Tamara Muñozek ordezkatuko dituzte hurrenez hurren. Azken hilabeteotan mamitu da erreleboa, lankide berriek betereanoen jakituria eta esperientzia jaso dute, elkarrekin aritu dira lanean, gerora ere garraiolarien premiei egoki erantzun diezaioten, kontabilitate, baimen berezi eta beste tramiteekin.

Garraiolarien lana gogorra eta arriskutsua da, zalantzarik gabe; ez dute adin batetik aurrera segi nahi eta 60 urterekin erretiratzeko laguntza eskatzen ari dira aspalditik. Baina agintariek ez diete erraztasunik ematen.

Alde batetik, Gizarte Segurantzak ez die suhiltzaile, polizia eta beste lanbide "arriskutsu" batzuei bezala 60 urterekin galerarik gabe erretiratzeko eskubidea aitortzen. Bestalde, ez da horretarako baliabiderik jartzen; Horregatik gehienek 65 urte bete arte lanean jarraitzen dute. Ez dago, beraz, alde aurretik erretiratzeko den garraiolaririk; eta soilik gidari gisa jarduteko ezintasunen bat aitortuta dutenek jasotzen dute jarduera aurretik uzteko laguntza.

Laguntzak urriak eta eskasak dira; ez dira jarduera utzi nahi eta eskaera egiten duten guztientzat iristen. Gutxi jaso du. Aurten eskaera egin duten bost garraiolarietatik soilik batentzat iritsi da laguntza, beste lauak, baldintzak bete arren laguntzarik gabe gelditu dira, Administrazioak ez duelako nahikoa diru jartzen.

Hiruko hamar garraiolarik eskatu zuen jarduera uzteko laguntza eta bik jaso dute, biak ere nahitaez lanbidea utzi behar izan dutenak, lan egiteko ezintasuna aitortu zaielako. Ezintasunen bat daukatenek eta 65 urte beteta dituztenen artean gutxi batzuek bakarrik jaso dute 30.000 euroko laguntza. Horiek dira loteria honetan zori ona dutenak. 65 urtekoen artean zaharrenek. Hortik azpikoek ezer ere ez. Gasteizko Garraio sailak ematen duen laguntza ere huskeria da. Irailean argitaratuko dira laguntza horien nondik norakoak; orduan jakingo da zenbatekoa izango den eta zeintzuk jasoko duten. Aurreko

urtetan 12.300 euroko laguntza eman dio Jaurlaritzak 63 urte bete eta erretiratu nahi duen garraiolari bakoitzari; hori ere gutxitxo, bi urtetan bizi behar baitira horrekin, autonomoen kuota ordaindu, kotizatu, etab.

Garraiolarien aspaldiko aldarrikapena da. Gobernuak aitortu du, jada, aurre-jubilazioetan aldaketak egongo direla eta jarduera arriskutsuetan dabiltzanak aurrez erretira daitezkeen adina kalkulatzeko taula batzuk sortuko dituztela. Araudi malgua finkatuko dutela diote, taula horiei esker, bakoitzak bere erretiroa bere nahietara egokitu dezan. Badirudi, beraz, Gobernu benetan ari dela eta oraingoan mamituko dela hainbat urtetan aldarrikatutakoa.

Dena den, garraiolariak ez dira fio; gehienak ezkorrak dira, sinesgaitzak, orain artean ez baita horrelako neurririk aurrera atera; euren iritiz, ez dirudi garraiolarien premi handia den garaian horrelako erabaki bat hartuko dutenik, eskubidea daukaten arren.

Gidari profesionalen UGT eta CCOO sindikatuak ari dira negoziatzen Madrilen, eta 60 urterekin erretiratzeko eskubidea aitortuko dela dirudien arren, zalantza bat badute: ez dute baztertu urrian greba. Harridura eragin du sindikatuek orain egindako greba deialdiak, batetik hain juxtu orain daudelako hori lortzeko negoziaketak, puri purian, sekula baino aurreratuago; eta bestetik azken urteotan ez delako horregatik halako muturreko neurririk proposatu. Udazkenean jakingo da ahaleginak fruiturik eman duen edo borrokan jarraitu beharko den.

«Las posibilidades de que, hoy, un transportista reciba ayuda para jubilarse anticipadamente son casi nulas. Tan sólo pueden dejar la actividad los que tienen reconocida alguna incapacidad. No hay presupuesto»



Eli Salvatierra

Nuevas normas sobre tacógrafos

El 22 de mayo de 2024 entró en vigor el Reglamento UE 2024/1258 marcando un cambio significativo para el transporte por carretera en la Unión Europea. Este reglamento incorpora una serie de cambios clave en relación con los tacógrafos y las multas, destinados a mejorar la aplicación de las normativas y fortalecer la Seguridad Vial en toda la UE. Una de las modificaciones más relevantes es la capacidad de las autoridades de cualquier estado miembro de la UE para imponer sanciones por infracciones relacionadas con los tacógrafos, que no hayan sido sancionadas, independientemente de dónde se cometa la infracción. Antes, estas sanciones solo podían aplicar en el país donde se registraba la infracción.

A esta novedad, tenemos que añadir varias cuestiones que serán obligatorias a partir del 31 de diciembre de 2024: Por una parte, todo vehículo de más de 3,5 toneladas, que haga transporte internacional y que ahora mismo tenga instalado un tacógrafo analógico no inteligente deberá de contar con un tacógrafo de segunda generación si quiere seguir haciendo transporte internacional.

Por otra, se amplía el Período de Supervisión: A partir del 1 de enero de 2025, el control en las carreteras abarcará el plazo de los últimos 56 días en lugar de los 28 días actuales. La Subdirección General de Inspección de Transporte Terrestre ha aclarado una duda sobre la ampliación del control a 56 jornadas y si esto obliga al transportista a utilizar una tarjeta de segunda generación desde finales de 2024.

Es preciso señalar que el Reglamento de ejecución 799/2018, respecto a la interoperabilidad entre los tacógrafos y las tarjetas, especifica que:

- Las tarjetas de tacógrafo de primera generación podrán seguir utilizándose en cualquier versión de tacógrafo instalada en el vehículo, hasta el final de su fecha de validez. Sus titulares, no obstante, pueden solicitar su sustitución por tarjetas de tacógrafo de segunda generación tan pronto como estén disponibles.

- No se exigirá la sustitución de las tarjetas de tacógrafo de primera generación válidas en la fecha de introducción. Esto permitirá a los conductores conservar una única tarjeta de conductor y utilizar ambos sistemas con ella.

No obstante, cabe destacar que para rentabilizar todas las posibilidades que ofrece el nuevo tacógrafo inteligente de versión 2, es necesario utilizar tarjetas de conductor de versión 2. Por ejemplo, las tarjetas de versión 1 utilizadas en un tacógrafo inteligente de versión 2, no registran automáticamente los pasos por las fronteras, por lo que éstas deberán registrarse de forma manual.

En conclusión, el reglamento permite seguir utilizando las tarjetas de conductor de primera generación en los tacógrafos inteligentes de segunda generación, aunque para beneficiarse de todas las funciones de los tacógrafos inteligentes será necesario sustituir esa tarjeta por una nueva.



Jon Altuna

Garraiolarien zorientasuna

Irailaren 2a. Egun berezia, berezirik bada. «Irailaren 2ko sindromea» esamoldea aspaldi asmatu nuen, eta urtero sentitzen dut halako hotzikara bat eguna iritsi ahala. Irailaren 2an itzultzen da jende asko lantegira, eta aurten gainera astelehena egokitu da. Nagi itzultzen dena nahiago izaten dut nik indarberrituta itzultzen dena baino... Horrela hasi zuen Andoni Egañak irailaren 3ko zutabea Berria egunkarian.

"Oporren ondorengo sindromea" ere deitzen diote. Ez digu denoi berdin eragingo, ez dugu denok berdin jasango, modu berean, edo intentsitate berberarekin, baina hor dago. Ikerketak egin dituzte, baina ondorio argirik atera ez. Denetarik aipatzen da, buruko mina, tristura, tripetako arazoak, ondoez orokorra, nekea, estresa, giharretan tentsioa, batez ere bizkar eta lepo inguruan, egonezina, antsietatea, amorrazioa...

Lagun batek sarri esaten du pozik joaten garena oporretara, "eta itzuli ere bai etxeko goxora". Batzuen zorientasunak astindua jasoko du egunotan. Beste batzuei irauango die. Iraileko lehen egunetan kale eta tabernak beste garai batzuetan baino beteago egongo dira, asko ariko baitira kontu kontari, non, norekin eta zer egin duen azalduaz. Horrek egiten ditu zorientatu.

Eguneroko errutinara itzuliko gara, jakina, egun batzuetan ihes egin eta loturatik askatu eta gero. Lanera, gehienak, burumakur, telefonoari begira. Hala ere, lanak ba ote du zorientasunean eraginik? Langileari onurak eta plazera ematen diola diote batzuek. Inork ez lukeela lanik egin behar beste batzuek. Lurperatu beharko litzatekeela. Lana dela munduko miseria, sufrimendu eta arazo gehienek iturri. Lan egin dezagun antolatu dutela mundua. Jakina da gure gurasoen garaian ez zela horren maitatua. Gu, ordea, lanaren

mende gaude, gaur egun. Orduan, nagusia joaten zen langilearen bila. Etxera zein tabernara. Dena den, badira esker oneko lanak ere, langileari, noizean behin, poxen bat ematen diotenak. Gogo eta ametsak bete, edota profesionalki ase. Ondo egindako lana eskertzen diotenean, adibidez, sukaldariari.

Lanbide batzuek langilea zoritxarrera eramaten dutela nabarmendu du, aldiz, Harvard Unibertsitate ospetsuaren ikerketa batek. Duela 85 urte hasi zuten. 700 laguneko iritzia jaso dute gaztetxoak zirenetik eta munduko lanbiderik triste zein zorigaiztokoenen zerrenda argitaratu du. Hor da garraioa, 12. tokian.

Besteak beste, bakarrik lan egiten egiteak eragiten omen du zorientasun falta hori. Seguritateko langileen eta garraiolarien lanak esaterako. Aipamen berezia dute hauek ikerketan. Kamioi kabinan ordu asko pasa ohi dute bakarrik. Gainera askok ibilbide berbera egiten dute beti eta eserita, asko mugitu gabe, doaz gidariak. Duela urte batzuk zorientasunagoak ziren, adiskideak, harreman estuagoa zuten, elkarrekin bazkaltzen zuten bideko jatetxeetan eta abar. Hori aspaldi galdu zen.

Osasunean lanbideak duen eragin kaltegarria, eta beste aje batzuek ere aipatu dituzte: beheraldia, estresa eta zorientasun eza. Esan bezala 12. postuan jarri du Harwardeko ikerketak garraiolaria, besteak beste, farmako-teknikari, proiektu buru, maixu, administrari, dendatan kobratzaile, saltzaile eta banatzaileen atzetik.

Aipatzen ditu ikerketak beste kexa edota eragozpen batzuek: soldata baxuak, tratu txarra, hobetzeko aukerarik ez, isolamendua, lan errepikakorra eta familia-lagunartearrekin egoteko zailtasunak. Erretiratu eta zorientatu izan nahi... baina ezin. Ba horixe.

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Garraiolariak ez daukate adinera heldu aurretik galerarik gabe jubilatzerik

04 ABOKATUAREN TXOKOA:
Takografoaren arau berriak eta atzerriko zigorrak
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
Zeren menpe da garraiolarien zoriontasuna?
Jon Altuna



ZER BERRI?



08 Irunen Bariatuko pasabidean auto eta kamioien erretentzioak eguneroko ogi eta urteroko afera

10 Radar eta kontrolen berri ematen duten erreminten aurka egiteko asmoa du Trafiko Zuzendaritzak

11 Istripua markatzeko argia Trafikorekin konektatuta egongo da nahitaez 2026ko urtariletik aurrera



ZER BERRI?



13 Errepidean bertan kamioiei egiten zaizkien Ibilgailuen Azterketa Tekniko azkarrak ugaritu dira azken urteotan

14 Trafikoko guardia zibilek beste 500 takografo irakurle izango dituzte bideko kontrolak sendotzeko

16 Araudia prestatzen ari dira Trafikoko buruak, ibilgailu autonomoen bete beharrak finkatzeko

▶ AZALEAN

Xabi Momoitio eta Javi Zaragueta Hiruko langileak jubilatuko egingo dira irailean



ELKARRIZKETA



18 **Xabi Momoitio:**
«Bizpahiru hilerako etorri eta ia 30 urte eman ditut Hiru sindikatuan lanean, garraiolarien ondoan»

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



ALBISTEA



24 UGT eta CCOO sindikatuek urrirako greba iragarri dute garraiolariak 60 urterekin uzteko aukerarik ez badute

26 Jubilatzeke adina bete aurretik jarduera utzi nahi dutenez ez du nahiko laguntzarik administrazioak

32 DENBORA-PASAK

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).

► ZER BERRI?

Zirkulazio motela eta auto ilarak nagusi, Biriatuko mugan, uda garaian

No cesan el malestar y las quejas entre transportistas y vecinos de Irun ante las retenciones que se producen en Biriatu debido al intenso tráfico que se registra en periodo veraniego por los numerosos vehículos que vuelven a Europa de sus vacaciones, a las paradas para pagar el peaje y a los controles policiales, que este año se intensificaron a principios del mes de agosto con motivo de la celebración de las olimpiadas. Los atascos han llegado a ser de 12 kilómetros por ejemplo a mediados de mes. También ha habido retenciones en el by-pass de Andoain casi todos los días de agosto.

Urtero pilatzen dira ibilgailuak Irunen Biriatuko ordainlekuan. Europa Iparralderantz joaten den zirkulazio jario handiaren ondorioz, urteroko albistea dira Biriatuko mugako auto ilarak. Oartzuneraino iritsi dira aurten ere eta N636 errepidera pasa, gidari batzuek errepide zaharra alternatiba gisa erabili dutenean; batez ere abuztu hasieran, Parisen Olinpiadak jokatu diren egunetan frantziar polizian kontrolak zorrotzagoak izan zirelako, erdian, Ama Birjinaren zubian eta amaieran. 12 kilometro inguruko ilarak izan dira aurten egun horietan, beti ere, iparraldera norabidean. Zarautzeko ordainlekuan ere izan da auto ilararik, baita ere, Andoainen, errepideko zubibidea konpontzeko lanak direla eta bi bideetako bat itxita egon delako.

Irteera-itzulera operazioek Irungo mugan dute eraginik handiena. Aurten ez da salbuespena izan, Irungo Udalak neurri bereziak hartu dituen arren. Auto

ilarak saihesteko, gidariak autopistatik atera eta Hendaiako beste bi bideetatik saiatzen dira. Ondorioz autoz betetzen da Irun erdialdea. Laborda alkateak esan du aurten, abuztuko bigarren hamabostaldian saiakera berezia egin dutela azken urteotako erdialdeko kolapsoari aurre egiteko.

15 udaltzain jarri dituzte hiriko puntu estrategikoetan autopistatik atera eta Irunen sartzen ziren ibilgailuak berriro saihesbidera edota autopistara bideratzeko. Lehenasuna eman diete irundarrei eta Europarantz zoaztenei erdigunera sarrera galarazi. Behobia eta Iparralde hiribideetako semaforoen erritmoa ere aldatu dute.

Udalak nabarmendu du gakoa udaltzainen lana izan dela eta helburua bete dela, Itzulera Operazioaren eragina gutxitzea polizien lanari esker. Dena den, Laborda alkatearen ustez, zirkulazio jario handia dagoenean, udako egun hauetan, ondo legoke Biriatu eta Ventaseko ordainlekuetan barrerak altxatzea.

Andoainen bigarren urtez Gipuzkoako Foru Aldundiak uztailan iragarri zuen aurten ere abuztua baliatuko zuela Andoainen N1eko zubi bideetako bat konpontzeko.

Bi erraietako bidea batean bilakatzen zen jarritako by-passean eta horrek ilarak eragin ditu hilabete osoan zehar. Sorabillako

La circulación lenta y las retenciones han sido habituales por segundo año consecutivo en el by-pass de la N1 a la altura de Andoain



Batez ere abuztuan kolapsatzen da Biriatuko muga.

auzoaren parean N1aren 440 kilometroan dagoen zubia zaharberritzen aritu dira uztailaren 25etik. Garraio bereziak debekatuta izan dute Beasain eta Andoain artean zirkulatzea hilabete osoan.

Belateko tunelak

Jakina da Belaten tunel berriak eraikiko dituela Nafarroako Gobernuak. Eta aurrekoak zaharberritu Hasi dira lanak: bi hilabetean tunel zaharra itxita egongo da, beraz, NA1210 errepidetik, Belateko portutik desbideratuko dira ibilgailu guztiak urriaren amaierara arte. Zirkulazioa asko motelduko da; Baztan eta Bortzirietako biztanleek Iruñera joateko beste biderik ez dute eta Irailean hasiko dira auto ilarak nabaritzen. Inbutu bat izango da, egunero 20 bat minutu gehiago beharko dute.

Nafar Gobernuak kamioi gidariei Ap15a erabiltzeko eskatu diete. Egia esan kamioientzat ez da oso egoki eta eroso Belateko portua.

Aldapa eta bihurguneek 20-30 kilometro orduko abiadura erabiltzera behartzen ditu.

Abuztuaren 19tik daude itxita Belate eta Almandozeko bi tunelak, arduradunek adierazi dutenez, batetik lur-jausi eta etenek eragin dezaketen arriskua saihestu nahi dute; eta, bestetik, lanen eraginkortasuna hobetu, iraupena laburtu eta lehenbailehen bukatu, ahalik eta azkarren berriro bidea zabaltzeko. Urriaren 31rako lanak bukatu eta tunelak irekitzea espero dute. Nafarroako Gobernuak galarazi egin die bizikletei Belateko portutik igarotzea, zirkulazioa hilabeteotan arinagoa izan dadin.

Tunel berria egiteko leherketak erabiliko dira eta egokiago ikusi dute urrira bitartean ixtea, noizbehinka moztea baino. 180 milioi euro erabiliko dira tunel berria egin eta zaharra egokitzeko. Almandozeko tunelari gero helduko diote.

El mantenimiento de las autopistas de Gipuzkoa se disparará un 55% hasta 2030

La gestión y mantenimiento de las autopistas de Gipuzkoa será bastante más cara en los próximos años. Su presupuesto se ha incrementado aproximadamente un 55% más. El consejo de administración de Bidegi dio el visto bueno a la licitación del nuevo "supercontrato" de explotación por 55,8 millones al año frente a los 35,9 que ha venido costando desde 2019, después de la rescisión del contrato que unía con Bidelan hasta 2026 como consecuencia de la "inflación". Ambas partes acordaron dejarlo de manera anticipada.

Ahora, en total, los servicios de operación, mantenimiento y conservación de las carreteras de Gipuzkoa AP8, AP1, GI20 y A636, así como el sistema de cobro a los camiones en la NI y A15 en territorio guipuzcoano costará 335 millones de euros, más IVA, para los próximos seis años, prorrogables otros dos. Asimismo se utilizarán 900.000 euros en las obras de estabilización de un talud y de restitución de rellenos del viaducto en la carretera nueva de Descarga, A636, en Antzuola.

La Diputación foral de Gipuzkoa subraya que mejorarán los servicios de atención al usuario con la apertura de un nuevo centro en Bergara.

El Gobierno ha cerrado hasta octubre los túneles de Belate y el tráfico, que será lento, se ha desviado por el puerto viejo

La DGT perseguirá las aplicaciones que avisan de radares y alcoholemias

DGTko trafiko arloko arduradunak etengabe ari dira segurtasunaren izenean errepideko arauak berritu, aldatu eta zigor-neurriak ezartzen. Orain iragarri dutenez, juxtu, radar eta kontrolen berri ematen duten aplikazioen aurka egingo dute. Bestalde, garraiolarietara alkoholemia-muga jaitsiko zaie, 0,15etik 0,10era kontroletan eta 0,30 gramotik 0,20ra odolean.

La Dirección General de Tráfico, DGT, ha puesto la lupa sobre las herramientas que informan de radares y controles de tráfico, está estudiando la posibilidad de denunciar estas prácticas a través de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y poner multas por el uso de este tipo de aplicaciones. De momento ya ha puesto las primeras denuncias aunque a través de la Ley de Seguridad Ciudadana, por un lado, a una empresa que gestiona una gran aplicación que informa de controles y operativos de vigilancia en carretera, y, por otro, a un particular que gestionaba grupos de WhatsApp con más de 15.000 usuarios que notificaban controles en carreteras de A Costa da Morte.

El director general de la DGT, Pere Navarro, anunció que pretenden perseguir a las aplicaciones y administradores de grupos de Whatsapp en una primera fase, para luego denunciar también a los propios usuarios que alertan de la presencia de puntos de control por su papel como

colaboradores. Consideran que también ayudan a que posibles delincuentes escapen de los controles por cometer otros delitos como robos, homicidios o tráfico de drogas.

Los responsables de Tráfico estiman que avisar de un control policial o de la presencia de un radar va más allá de evitar una multa. Con estas acciones se está poniendo en riesgo la seguridad de todos los usuarios de la vía debido a que posibilita y propicia la conducción con velocidad excesiva. Muchos usuarios, por su parte, opinan que este tipo de medidas y normativas tienen el objetivo de recaudar.

En la última Ley de Tráfico en vigor se incluyó en 2022 por primera vez la prohibición expresa de los detectores e inhibidores de los radares. Si se

llevan en el coche, aunque no se usen, supone una multa de 200 euros y la pérdida de 3 puntos. Sin embargo, los avisadores de radares, quedan en una especie de vacío legal.

0,10 de alcoholemia

Por otra parte, la DGT está ultimando un extenso paquete de medidas para aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables de las vías. Una de las principales normas es la reducción de las tasas de alcoholemia para conductores profesionales, que pasarán a 0,20 gramos por litro de alcohol en sangre (actualmente es 0,30) o 0,10 miligramos por litro de aire espirado (ahora es 0,15).

La DGT lleva tres años estudiando este tipo de medidas para reformar y determinar el Reglamento General de Circulación, enfocada principalmente en los usuarios más vulnerables de las vías (peatones, ciclistas y ciclomotoristas) y que en los próximos meses se someterá a su aprobación en el Consejo de Ministros. La rebaja de la tasa de alcohol también se aplicará a los conductores noveles.

Trafiko arduradunen ustez kontrolez ohartarazten dutenak lapur, droga saltzaile, hiltzaile eta gaizkileak laguntzen ari dira

Las luces de emergencia sustituirán a los triángulos de señalización

2026ko urtarriletik aurrera, istripu edo matxura izandakoan, jakinarazteko ezingo da triangelurik erabili. Beraz horretarako ibilgailuan argia jartzera behartuko du gidaria arau berriak. Gainera, zuzenean Trafikoren kontrol gunearekin lotuta egongo da eta segituan jakingo dute arduradunek ez-beharra non gertatu den, hauek informazio hori zabaldu dezaten.

La DGT ha anunciado que pronto entrará en vigor la nueva norma que obligará a los conductores a poner en todos sus vehículos una luz de emergencia con el objetivo de prevenir y hacer frente a los atropellos en las carreteras. Y a partir del 1 de enero de 2026 ya estarán prohibidos los triángulos de señalización, se retirarán y no se podrán utilizar. Desde ese año, todo vehículo deberá disponer además de una conexión con el control de Tráfico de la DGT que al momento conocerá la incidencia y la localización exacta del vehículo averiado o siniestrado.

Los responsables de Tráfico sugieren la adquisición de luces de emergencia o balizas V16 conectadas ya que a partir de 2026 ya no se podrán usar los reflectores que hoy se usan como sustitutas de los todavía

legales triángulos de emergencia. A partir del 1 de enero de ese año Tráfico no aceptará, ni las balizas no conectadas, ni los triángulos.

Ya a la venta

Ya se pueden adquirir las balizas V16 conectables con Tráfico. El mercado ofrece en la actualidad luces de los dos tipos, tanto las que serán las únicas obligatorias desde 2026, como las analógicas. Los responsables de Tráfico recomiendan la compra de las primeras que permiten que los conductores no solo señalicen físicamente las emergencias a través de una luz, sino que también lo comunican, de forma virtual, a la DGT. Las analógicas dejarán de ser legales el primer día de 2026.

En caso de accidente o avería, se activa el dispositivo que envía de manera inmediata,

automática y anónima una nota al centro de control de tráfico de la DGT para indicar la localización exacta del vehículo siniestrado.

Información en paneles

Esta información será compartida en tiempo real a través de la nueva Plataforma DGT 3.0 al resto de usuarios de la vía. Servirá para notificar las emergencias en los paneles de información variable de la DGT en las carreteras, así como en las aplicaciones de movilidad de los teléfonos y en los propios coches que tengan servicios conectados.

Según establece la Directriz MOV 2022/03, el coste de las comunicaciones del dispositivo V16 conectado tiene que estar incluido en el precio de venta al público y se garantizará por un período de al menos 12 años. Varias empresas ofrecen ya modelos que adjuntan, antes de que sea incluso obligatorio, la conectividad adicional sin coste durante estos años previos, obteniendo así ya un dispositivo conectado hasta el año 2038.

La baliza V16 conectada permanecerá inactiva hasta que el usuario la encienda por una incidencia o emergencia. Solo en ese momento enviará los datos de geolocalización y ubicación exacta del vehículo al centro de control de tráfico de la DGT, cada 100 segundos hasta que se desactive de nuevo el dispositivo.

Larrialdiko argiak piztean balizak zuzenean jakinaraziko dio Trafikori. Segituan jakingo dute non den arazoa izan duen ibilgailua

Garraiolarien hamar mila salaketa anonimo bi urtean ikuskaritzan

El Buzón de los servicios de inspección del Ministerio de Transportes ha registrado casi 10.000 denuncias anónimas on-line desde que se puso en marcha en marzo de 2022 con el objetivo de facilitar la labor de los responsables de la inspección, responder a cualquier incumplimiento de la normativa de transporte y sancionar a quien corresponda.

Argi dago garraioaren sektorean jokabide makur eta bidegabekeria gehitxo dagoela azken urteotan. Eta arau hauste horiek salatzeke gogo eta premia ere bai.

Garraio ministerioak aukera ematen du sektoreko jokabide desegoki eta iruzur horiek modu anonimoan eta jazarpen-arriskurik gabe "salatzeko". Horren froga adierazgarri dira, Garraio Ministerioaren garraio-ikuskaritzako Salaketa Anonimoen Postontziak bi urtean jaso dituen ia 10.000 salaketa anonimoak.

2022ko martxotik da abian, online. Garraioaren sektoreko edozein arau-hauste modu anonimoan jakinarazi ahal izatea du helburu, ikuskapen-zerbitzuak jakinaren gainean egon daitezzen eta horiek salaketa egiaztatu ondoren, dagokien erabakia edota zigorra martxan jartzeko.

Garraio arloko ikuskapen lana erraztu egiten du aipatutako postontziak. Sarri baliabide mugatuak, lana egoki burutzeko gutxitxo, izaten ditu zerbitzu

horrek, jokabide desegokiak gertatzen diren leku guztietan egon ahal izateko.

Arau hausteak ezagututa, konponbidea topatzeko pausuak eman eta beharrezko neurriak hartu ahal izango ditu ikuskaritza zerbitzuak..

Kopuru kezkarria

Aipagarria eta kezkatzekoa da salaketa kopurua, 10.000 inguru bi urtean. Dena den, gutxi gorabehera erdiek ez dute aurrera egiterik izan informazio faltarengatik. Eta anonimoak direnez, ezin salatzailearekin harremanetan jarri ikuskapena egiteko behar adina datu eman dezan.

Horregatik da garrantzitsu salatzaileak ahalik eta argibide gehienak ematea, ikuskapena egoki burutu ahal izateko.

Anonimoa izateak, alde batetik, salatzailea babesten du, araua hautsi duenaren eraso, errepresalia eta sortu daitezkeen eragozpenak saihesten ditu, baina, bestalde, eraginkortasuna oztopatzen du.

Ordainketen atzerapenak

Azken urtean aurkeztutako salaketen artean, gehienak ordainketa-epeetan izandako atzerapenei lotutakoak dira (%53); ondoren datoz, kostuen azpitik egindako kontratazioak (%10) eta zamlanen inguruko arauak ez-betetzeak (%8).

Salatu dira gehiegizko pisuarekin, takografoaren manipulazioarekin, salgai arriskutsuen garraioarekin edo garraio-kudeatzailearen baldintza zorrotzak betetzearekin lotutakoak.

Garraio eta Mugikortasun Jasangarriaren Ministerioaren webak ez du euskararik, buzoira joateko helbidea ondorengo da: https://sede.mitma.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALES/TTE_CTRA/INSPECCION/buzon_inspeccion_tecnica/

Mas de la mitad de las quejas, el 53%, corresponden a casos de retraso en el pago de los servicios de transporte

Transportes adquiere 500 lectores de tacógrafo para controles in situ

Garraio ministerioak 50.000 euroko aurrekontua erabiliko du errepidean kamioien takografoak begiratzeko irakurgailuak erosten. Trafikoko guardia zibilentzat dira erreminta horiek garraiolarien kontrolak areagotu ditzaten. Jakina da 2025etik aurrera nahitaezkoa dela bigarren belaunaldiko aparatu digitala European nazioarteko garraioa egiten duten ibilgailuetan.

El ministerio de Transportes equipará a Tráfico con nuevos lectores de tarjeta de tacógrafo para utilizarlos en los controles de carretera. En total, destinará casi 50.000 euros para dotar a la Guardia Civil de Tráfico con quinientos nuevos lectores de tacógrafo para usar en controles.

La Dirección General de Transporte por Carretera ha abierto el proceso de licitación para el suministro de lectores de tarjetas inteligentes con modos de conexión dual,

USB y bluetooth, para su utilización en aplicaciones y servicios para los controles en carretera en la detección de posibles manipulaciones o usos indebidos del tacógrafo. Los Mossos d'Esquadra a su vez han adquirido 8 dispositivos con el mismo fin.

La asociación europea de transportistas UETR, por su parte, ha mostrado su preocupación por la escasa renovación del tacógrafo inteligente. A pocos meses de la obligatoriedad

en el transporte internacional (enero de 2025) estiman que aproximadamente un millón de camiones de Europa no lo tienen instalado, 130.000 en el Estado.

Evitar desabastecimientos
La asociación recomienda a los transportistas que planifiquen cuanto antes la sustitución para evitar posibles retrasos por falta de componentes o sobrecarga de trabajo de los talleres especializados.

Hoy el control remoto de ciertos tacógrafos de última generación permite la descarga de todos los datos de forma automática y segura, desde cualquier lugar de Europa y en cualquier momento, sin necesidad de que el conductor intervenga en este proceso. La implementación de este tipo de aparatos es desigual en los países de la Unión Europea y se ha retrasado en algunos lugares.



CRISTALBOX®

**TRUCK
SERVICE**

Servicio especializado para
los profesionales del transporte

Crece las inspecciones técnicas de camiones en las carreteras

Era guztietako ibilgailuen gero eta azterketa tekniko gehiago egiten dira errepidean bertan. Orain, Trafikoko poliziek IATko tailerretako langileen laguntza daukate eta azterketak ugaritu dira. Kamioien kasuan ohiko kontrolez gain, karga ondo lotuta dagoen ere begiratzen dute. Guztira, sei mila kontrol egin dituzte Estatu mailan 2024ko lehen sei hilabetetan. Azterketa pasa gabe dutenek dagokien zigorra jasoko dute.

En el primer semestre del año 2024 se han realizado casi 6.000 inspecciones técnicas en carretera con unidad móvil. Estos controles que hasta ahora realizaban sólo los agentes de tráfico se han complementado con inspecciones realizadas con medios más precisos y por personal de las estaciones de ITV. Si se detecta que el vehículo tiene la ITV caducada, se impondrá la correspondiente sanción.

Cualquier vehículo puede ser sometido a una inspección técnica de vehículos de forma aleatoria en plena carretera. El objetivo de estas comprobaciones "sorpresa" es garantizar que cumplen la legislación vigente tanto desde el punto de vista de seguridad vial como de la protección al medio ambiente. Hasta ahora se realizaban por agentes de Tráfico. Sin embargo, desde hace meses se han complementado con otras inspecciones de personal de estaciones de ITV, bajo la supervisión de los agentes de

tráfico, como en otros países de la Unión Europea, que ya los tenían activados desde hace varios años. Según los datos oficiales en el primer semestre de 2024 se han realizado casi 6.000 inspecciones de este tipo.

Controles exhaustivos

Los equipos están preparados para comprobar la identificación del vehículo, equipo de frenado, dirección, visibilidad, equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico, ejes, ruedas, neumáticos, suspensión, chasis y elementos acoplados al chasis, así como las emisiones contaminantes.

En caso de requerir una inspección más precisa, el vehículo puede ser dirigido por los agentes a una ITV fija.

También prestan especial atención en estas ITV móviles a la sujeción de la carga en los vehículos pesados. En ese caso, el método de inspección consiste en una evaluación visual de que se usa correctamente el número necesario de medidas adecuadas para sujetar la carga o la medida de las fuerzas de tensión, el cálculo de la eficiencia de la sujeción y la verificación de los certificados, en su caso.

Inspección de camiones

Los vehículos con la ITV caducada serán sancionados. En el caso de los camiones pesados de más de 3.500 kgs de MMA, que tengan menos de 10 años de antigüedad, pasarán la ITV de manera anual. Una vez superen estos 10 años, deberán pasar la ITV cada 6 meses.

Los camiones de menos de 3500 kgs vehículo ligeros y furgonetas están exentos de pasar la ITV en los dos primeros años desde su primera matriculación y realizarla cada dos años si tienen entre 2 y 6 años de antigüedad; cada año si tiene entre 6 y 10; y cada seis meses en caso de que el vehículo tenga más de 10 años.

Errepidetan egiten diren azterketa tekniko mugikor horietan zama ibilgailuan ondo lotuta dagoen ere begiratzen dute

Kamioietan batatz beste 23 lapurreta gertatzen dira egunero Europa osoan

Las carreteras alemanas, francesas, italianas y suecas son por este orden las más inseguras, según un estudio publicado recientemente. En general, los robos en camiones registran una tendencia creciente en toda Europa. El año pasado, la media de robos diarios en vehículos de transporte fue de 23 por día en la UE. En el primer trimestre de este año han sido 29. La Comisión Europea financia generosamente la construcción de "aparcamientos seguros" como los de Astigarraga y Oiartzun.

Kamioietako lapurretak ugaritu egin dira Europa osoan, Inelo Poloniako enpresak TAPA delitu horiek kontrolatzen dituen elkartearen datuekin egindako estatistika eta ikerketaren arabera. 2023an Europako Batasunako herrialdetan garraioaren arloan gertatu ziren lapurreten batatz bestekoa eguneko 23koa da. Gertakari horien artean daude, kamioiek daramaten kargaren edota gasolioaren lapurretak, eta kamioi osoarenak ere bai.

2024ko lehen hiruhilekoan bildutako datuak, ordea, kezkarriagoak dira. izan ere, 29 lapurreta baino gehiago gertatu dira batatz beste urte

hasieran Europan, aipatutako enpresaren azterketaren arabera. Inelo Group poloniar enpresak zerbitzua eskaintzen die garraio arloko hainbat enpresa txiki eta autonomori, duela 20 urte sortu zenetik. Guztira 10.000 bezero baino gehiago ditu.

Esan bezala Alemaniako lurretan gertatzen da lapurreta kopuru handiena, ehunetik 31. Frantziar errepideetan %14. Ondoren datoz Italia eta Suedia.

Bestalde, kargaren lapurretak dira garraiolarien ez-beharrik ugariak, Osetta kontsultoreek egindako azterketaren arabera. Lau gertakarietatik bat zamaren lapurreta da, %24,8a.

Kamioia kargatzerakoan edo husterakoan gertatuko istripuak dira hurrengoak, %17,44 eta zama egoki ez lotzearen ondorioz gertatutakoak, %11,24. Kamioi istripuak %10,46, hauen hozkailuan matxurak %6,81 eta ibilgailuetan suak %3,87 ere gertatzen dira.

Zamaren lapurreta horiek ia beti gauez burutzen dira zaintzarik gabeko parkingetan. Horrek Aseguru konpainia, garraiolari eta kargadoreen afera ugari eragiten ditu.

Aparkaleku seguruak

Europako Batasunak 60 milioi jarri ditu aparkaleku seguruak eraikitzeko. Ez da lehenengo aldia; garraiolariak badute aparkalekuen premia, baina aparkaleku seguru horiek, diru publikoarekin egin eta normalean enpresa handiek erabili ohi dituzte. Garraiolari autonomoek ere badute beharra, baina nahiago dituzte herrietan aparkaleku txikiagoak, gauetan etxetik hurbil aparkatzeko.

Aipatutako 60 milioi euroekin hamar aparkaleku berri eraikiko dira Europako toki ezberdinetan. Aurreko legealdian 141 milioi euro erabili zituzten, parte Astigarraga eta Oiartzungoak egiteko. 80 aparkaleku finantzatu ditu jada europar Batasuna eta irailean helburu berberarekin beste 230 milioi euro jarriko dituztela esan dute.

Europa asigna otros 60 millones de euros para aparcamientos seguros de camiones y espera disponer de otros 230 en setiembre

El reglamento de la conducción autónoma se aprobará en 2025

Munduan zehar bada gidaririk gabe dabilen ibilgailurik. Trafikoko arduradunak araudia prestatzen ari dira horiek errepidetara iristean segurtasun arazorik izan ez dadin. Jada ari dira jorratzen eta DGTK aurreratu duenez, 2025eko lehen hiruhilekoan onartu daiteke.

La DGT tiene previsto aprobar el nuevo reglamento para regular la conducción autónoma y los sistemas tecnológicos integrados en los vehículos entre el último trimestre de este año y el primero de 2025. Responsables de la Dirección de Tráfico señalaron que tras recoger, analizar y considerar las observaciones que puedan realizar todos los interesados en el tema, la DGT propondrá diversas modificaciones en el reglamento general de circulación y en el reglamento de vehículos.

En el reglamento general de circulación se contempla la incorporación de dos nuevos artículos que establecerán las obligaciones de los ocupantes de vehículos con sistemas de automatización de la conducción. Además, se introducirá una disposición referente al comportamiento de los vehículos en el tráfico, así como un nuevo anexo con normas y condiciones de circulación para este tipo de vehículos.

En cuanto al reglamento general de vehículos, se prevé establecer un artículo que

especificará que los vehículos de este tipo no podrán circular sin el permiso de circulación expedido por la Jefatura Central de Tráfico, con el objetivo de garantizar su seguridad en la circulación.

En paralelo, preparan normas que regularán el procedimiento de certificación para verificar la conformidad de un vehículo con sistema de conducción automatizado con las normas de circulación. Este documento definirá las capacidades de automatización y los entornos apropiados para la circulación de estos vehículos. En definitiva quieren garantizar la seguridad y adecuada integración de esta tecnología en las carreteras.

Los nuevos reglamentos serán necesarios para asegurar la convivencia entre los vehículos tradicionales y los autónomos. Un vehículo sin conductor o autónomo, es capaz de imitar las

capacidades humanas de manejo y control, percibir el medio que le rodea y navegar en consecuencia. El conductor podrá elegir el destino, pero no se le requiere para activar ninguna operación mecánica del vehículo.

Carreteras programadas

Los vehículos perciben el entorno mediante técnicas complejas como láser, radar, lidar, sistema de posicionamiento global y visión computarizada. Los sistemas avanzados de control interpretan la información para identificar la ruta apropiada, así como los obstáculos y la señalización relevante. Los vehículos generalmente son capaces de recorrer carreteras previamente programadas.

En el mundo hay varios programas activos. En agosto de 2016 la empresa estadounidense nuTonomy, filial del MIT, lanzó el primer taxi autónomo del mundo en Singapur. Uber opera también con coches autónomos en las ciudades de Pittsburgh y San Francisco desde finales de 2016. El 19 de marzo de 2018 se produjo el primer atropello mortal por un vehículo sin conductor en Tempe, Arizona.

2016tik errepidean dira gidaririk gabeko taxi autonomoak, Singapur, Pittsburgh eta San Frantziskon. Kamioirik ez oraindik.



Foru poliziak ez du Nafarroan trafikoa bere gain hartuko 2026 urteko uztaile arte

Nafarroako Gobernuak adierazi duenez 2026ko uztaile arte ez du Foruzaingoa herrialde honetako Trafikoaren ardura bere gain hartuko.

Madriko Epaitegi Gorenak bota zuen pasa den uztailean Nafarroako Gobernuaren erabakia atzera, Jucil polizia elkarteari arazoia emanaz. Orain Nafarroako araudia aldatzen ari da Gobernuak, Nafar Poliziak trafikoa arduratzeko aukera izan dezan. Bide hori da eraginkorra, agintarien ustez.

Nafarroak Trafikoaren eskumena bere gain izan beharko luke nafar poliziak erabat iazko uztailetik. Dena den, urte betera, 2024ko uztailean eten zuen prozesua Gorenaren epaiak. Epaitegiak zioen, batetik, ez dagoela eskumena hitzez hitz Nafarroako araudiaren baitan,

Hobekuntzaren barruan; eta, bestetik, ez dela eskumen historikoa.

Lehen argudioa harrigarria da, 90eko hamarkadatik ari baitira Nafarroara ardura hori aldatzeko eskatzen eta ez dute orain arte Madril hori zalantzan jarri.

Bigarrena ere argudio ahula da, benetan Foruzaingoa izan baitzuen arlo horren kontrol eskusiboa 1928an sortu zenetik 1959an arte, frankismo betean Guardia Zibilak muturra sartu zuen arte. Transferentziak ez luke ekarriko Guardia Zibilaren errepideko patruilak berehala desagertzea, prozesu bat hasiko litzateke, nahi duen poliziak foruzaingora sarrera eskatu dezan. Gero, bai, Foruzaingoa izango litzateke trafikoaren kontrolaren arduradun bakarra, EAEn Ertzaintza den bezala.

El subsecretario de Transportes cesado por el caso Koldo

El ministro de Transportes, Óscar Punte, anunció recientemente el cese del subsecretario de Transportes, Jesús Manuel Gómez; y del director general de Gestión de Personas de Adif, Michaux Miranda, por su presunta implicación en el caso Koldo.

Justificó la salida de los dos imputados en la trama por el juez Ismael Moreno a finales de julio, por “una pérdida de confianza”, después de conocer los resultados de la auditoría interna que el Ministerio encargó el pasado mes de febrero cuando el caso Koldo salió a luz pública.

Según señaló el ministro Óscar Punte en el Senado, la auditoría detectó algunas irregularidades. “Parece evidente que los requisitos exigibles no se cumplieron”, admitió Óscar Punte. El ministro añadió que “hubo falta de justificación de las unidades a adquirir y no se aprecia rigor en la documentación”.

Según explicó el ministro de Transportes, el encargo inicial de cuatro millones de mascarillas para 15 días se duplicó hasta los ocho millones de unidades en tan solo 38 minutos, una cantidad que, además, coincidía con la oferta de Soluciones de Gestión. Así, el informe concluye que “pudiera parecer que la estimación final del alcance de la emergencia” estaría “más relacionada con la oferta que con las necesidades detectadas”.

Xabi Momoitio Garraiolarien laguntzaile fina

«Bi hilerako etorri eta ia 30 urte egin ditut garraiolarien ondoan»

Un copiloto es el ayudante del conductor del vehículo, su acompañante y auxiliar, con más o menos importancia según la actividad que desarrolle: fundamentales en los aviones, así como en carreras y ralis, cuando se encarga de informarle de todo lo que va a encontrarse mientras conduce. Y cumple, además, en muchos casos, la importante función de psicólogo que controla su estado de ánimo: lo anima cuando las cosas van mal y lo felicita cuando van bien. Su trabajo debe ser riguroso, preciso y metódico y con una gran comunicación y entendimiento con su compañero. Pues Xabi Momoitio y Javi Zaragueta han sido precisamente los compañeros, ayudantes de los transportistas de Hiru durante más o menos 30 años. Javier llevando contabilidades; Xabier, "haciendo la calle" cumplimentando los permisos y trámites necesarios para que el transportista trabajara. Pero más que nada han sido compañeros que han respondido a los problemas que afectaban, angustiaban o inquietaban a los transportistas.

Bi hilabeterako hartu zuten Xabi Momoitio Ansorregi mutrikuarra, udan, Hiru sindikatuan, eta ia 30 urte egin ditu bertan; hiru hamarkada garraiolariekin, hauek behar dituzten baimen edota paperak "eskatzten".

Ordurako Ergobiko bulegoan zen Javi Zaragueta donostiarra. Biak erretiratuko dira aurten, irailan. Garraiolarien laguntzaile finak; hainbat urtetan lan egin dute elkarrekin, harreman oso ona izan dute eta gutxi gorabehera batera hartuko dute erretiroa ere.

Xabi Momoitiok kontatu digu bere esperientzia. 1995eko ekainean hasi zen Hiru sindikatuan lanean, bere emaztearen laguna zen Esteban Muruamendiaraz urtetan Hiru sindikatuaren idazkari nagusia izandakoak esanda. "Kamioia utzi eta Hirun hasi zen Esteban; uda

horretan kontratatu ninduten ni ere. Bizpahiru hilabeterako hasi eta ia 30 urte egin!!!"

Bizkaia eta Gipuzkoaren artean Orduan garraiolarien sindikatu sortu berriak Ergobin zeukan bulegoa. Sintrabik Matienan pertsona bat

«En junio de 1995 comencé a trabajar en las oficinas del sindicato, en Ergobia. Era para dos o tres meses, en verano, y han sido casi 30 años»



Xabi Momoitio comenzó a trabajar en la oficina de Ergobia, pasó por Matiena y ha terminado en Lasarte-Oria.

behar zuten, eta Bergaran bizi nintzenez han hasi nintzen lanean.

"Sei-zazpi urte egin nituen. Hala ere harreman haundia neukan Gipuzkoakoekin, ADRa ateratzeko ikastaro guztiak nik ematen nituelako; Orduan, Oiartzunen Lintzirin Hotelean. Europan ibiltzeko derrigorrezkoa zen baimena eta ia asteburu izaten ziren ikastaroak. Asteaz zehar Bizkaian lan egiten nuen eta asteburuan Gipuzkoan" azaldu digu, hasteko.

Hiru eta Bidekoren sorrerak

Sinragi, Sintrabi eta Sintraraba batu eta Hiru sortzeko negoziaketa garaia zen. "Denak ezagutu ditut. Arabatik Modesto Garcia, Gipuzkoatik Esteban Muruamendiaraz eta Bizkaitik Jon Mikel Abellanal. Bizkaikoak ez ziren Gipuzkoa eta Arabakoekin konpondu, lau katu geratu ziren

Hirun eta aparte jarraitu zuten; gerora bi taldetan banatu ziren: Sintrabi eta Egaz".

Bideko Aterperen sorreran ere parte hartu zuen. "Matienako arbel batean antolatu zen guztia. Astelehenero elkartzen ginen aipatutako teknikari guztiak. Asko ikasi nuen beraiekin garraioari buruz. Ikastaroak ematen jarraitzen nuen, Gipuzkoara etortzeko eskaintza egin zidan Hiruk. Ordurako Lasarte-Oriako bulegotan zeuden. Berez ondo nengoen Bizkaian, lankide onak nituen, baina Gipuzkoara etorri nintzen. Sintrabin Abellanalek jarraitu balu agian oraindik han egongo nintzen".

Ez da damutzen Gipuzkoara etortzeaz, "pozik egon naiz hainbat urtetan; hasieran ikastaroak ematen, baina gero beste hainbat

gauzatan. Bizkaian jada egiten nituen gero hemen egin ditudan lanak, Matienatik Bilboraino joaten nintzen, baimen bereziak, bisatuak eta abar eskatzera; Bizkaiko jendea ere ezagutu dut. Juli Iturrieta izan zen han nire maixua, 'kalea egiten' eta lagun handia ere bai, oraindik".

Hego Euskal Herriko lau herrialdetan egin ditu tramiteak. "Danean egin ditut, Gipuzkoan, Bizkaian, Araban eta Nafarroan. zenbat eta gehiago jakin, gehiago egiten dituzu: Araban ikastaroak eman ditudalako. Nafarroan Galarreko surtidorea martxan jarri zenean, Iruñeko Segurantzaren Sozialaren edo Ogasunaren bulegoetan bertako lankideek martxa hartu arte. Bizkaian ere, bulegoa Lezaman zegoenean, Larrabetzuko zabaldu aurretik".

Asko inplikatu zara?

Ez, ez da hainbesterako. Jarduera berezia da, garraiolarien bizimodua eta lana bera ere bai, oso garrantzitsua gizartearentzat; eurak ere ez dakite askotan ze garrantzia eta ze botere daukaten.

«Curré casi siete años en la oficina de Sintrabi en Matiena, entre semana, en Bizkaia. El fin de semana impartía cursos de ADR en Gipuzkoa»

ELKARRIZKETA

Konpromiso handia eduki dut, nik neuk, bestalde, trebakuntzarekin, jakin-mina eta ikasteko gogoia: urtero urtero aldaketak egoten dira, batean edo bestean, ADRaren arauak, trafikokoak edo beste, etengabe aldatzen ari dira hemen, Madrilen, edo Bruselan. Kontuan eduki dut beti hori. Azken finean, denetarik jakin behar duzu, Ogasunaren inguruak, garraioaren gorabeherak, araudiak, isunak eta abar.

Bazkide batzuk soilik izenez ezagutzen dituzu; noizean behin galderaren bat egingo dizu; baina gehienek harreman estua daukate zurekin, denetarik galdetzen dizute. Erretiroa hartuta gero ere, galdetzen dizkirate. Nire ordezkioak ere, zalantzak baldin baditu, deitzen dit.

Erreferente eta esperientzi handikoa zure lanean...

Horretan norberaren nortasunak ere eragina dauka. Hainbat lekutan izan ditut hartuemanak, Hiruko pertsona eta arpegia izan naiz. Errieta niri egin didate, Trafiko edota Ogasuneko bulegoko arduradunarekin edota buruekin askotan egon naiz. Hainbeste urtetan eguneroko hartuemana izanda adiskidetasun handia egin dut bulego horietan. Lankideekin baino handiagoa sarri. Sanmamesera ere joan naiz Athletic taldearen partidak ikustera edo elkarrekin bazkaltzera. Haziendako lagun batekin esaterako. Nik ikasi egin dut eurekin; eta eurak ikasi egin dute nirekin.

Jakina, atea zabalik edukitzeko, nik ere zabalik eduki behar, eta atea irekita egon dadin nik egin behar dut lana. Zerbaiten beharra edo premia daukazunean ate hori jotzeko.

Urteen poderioz, lortu dut eurak nirekin konfiantza edukitzea, eta nirekin badaukate sindikatuarekin ere bai. Garraiolari gehienek gestoria



Xabi Momoitio junto a su sustituta Tamara Muñoz.

izaten dute kontuak eramateko, baina kamioiaren tramiteak guk egitea nahi dute. Fidatzen direlako.

Beti ondo erantzun zaielako; Ibilbide luzea egin duzu Hirun...

Gorabeherak izan ditut sindikatuan, zuzendaritzan ziren garraiolariak eurak ere une jakin batzuetan erabakiak hartu behar izan dituzte, lankideak kaleratzea, adibidez; neurri hori ondo ikusi ez eta nire gustukoa izan ez arren, beti errespetatu ditut. Desberdin pentsatu eta bat ez gatozen arren ez naiz zure etsaia; helburu berdinarekin ari gara lanean. Badaude batzuk hori ez dutenak onartzen.

Une gazi eta gozoak eduki dituzu urteotan, beraz...

Batez ere asko gogoratzen naiz falta direnez, lan honetan gogorrena hori izan da, bidean gelditu direnak, istripu larriak izan dituztenak. Latza da. Beste toki eta lan batzuetan baino latzagoa.

Adibidez gogoan dauzkadan hiru kasu. Agustín Hildagorekin hartueman oso berezia neukan, lagunak partekatzen genituen eta ADRarekin ibiltzen zenez sarri egoten ginen, galdera asko izaten zituen; gainean egon beharra dago, arau aldaketa asko dagoelako. Moto istripua izan zuen.

«Siempre he tenido ganas de aprender, un gran compromiso con la formación: cambian criterios y normativas constantemente»

«Es una profesión y una vida especial; muchas veces ni ellos mismos son conscientes de la importancia que tienen para la sociedad»

Jose Manuel Manterola zarauztarra ere moto istripu batean hil zen. Telefonoz berbetan egon nintzan egun horretan bertan berarekin. Bezperan, arratsaldean egon zen bulegoan, kontu kontari eta hurrengo egunean hila zen. Oso jatorra. Hiru ume txiki zeuzkan.

Edo Kupela errenteriarra, hasiera hasieratik ezagutzen nuen, bulegoak Ergobin zeudenetik. Beti adarra jotzen, Athletic gora eta behera, elkarrekin bazkaldu edo kafetxo bat hartuz. Harreman oso estua nuen hauekin eta galera handia sentitu nuen hil zirenean, hutsunea.

Asko dira. Batzuketan harreman estuagoa daukazu, tramite eta prozesu luzeetan gaizki pasatzen da arazoak konpondu arte, Administrazioak sarri trabak jartzen ditu, danetarik egon da, baina, esan daiteke azken urteotan, funtzionamendua okertu egin dela. Ze adiskidetasuna garraiolarietara eta zenbat haserre garraio saileko bulegoko arduradunekin!!!

Eguneroko ogia...

Gehienetan, gustura behintzat bai, hala ere. Egia esan, presioa ere izan da lan honetan, ez naiz ni neu ere lasaia; "lasai" esaten badizute ere, ez zaude lasai, garraiolaria baimen horren premian dagoelako lanean hasteko. Kasu bakoitza erronkatxo bat da. Denbora oso garrantzitsua da. Hau ez da auto baten transferentzia egitea.

Garraiolaria ezin da 15 egunean geldirik egon paper bat falta zaiolako. Bera ordaintzen ari da jada. Milaka euro daude jokoan, sekula ez dut ulertu Administrazioak sarri hainbeste traba jartzea.

Denetarik ezagutu dut bulegoetan; nahiz eta askotan Trafikok fama txarra izan, oro har, nirekin oso ondo portatu dira beti. Eta nirekin ondo portatu badira, Hirurekin portatu dira ondo.

Jakina da arauak gero eta zorrotzagoak bihurtu direla. Datuen babesa ere aktibatu zuten. Garai batean dokumentu originalak, sinatuak, eramaten genituen. Orain firma digitala eta beste, konplexuagoa da.

Orain, Tamara Muñozek hartuko du zure lekua...

Tamara, ordezkaria, oso ondo ikusten dut alde horretatik, jatorra eta irekia da, balio du jendearekin trataturako, hartuemanetarako; Azken finean gestore lana egiten dugu sindikatuan, arazoei irtenbidea emon, garraiolaria gustura eta pozik egoteko... argia eta langilea, nirekin konparatzen hasiz gero, ordenagailuaren teklaturekin edota teknologia berriekin askoz ere trebatuagoa, ez dago parekatzerik. Bi mundu ezberdinetakoak gara. Gero, egia da, nik buruan gauza asko dauzkadala, urtetan ikasitakoak. Judithekin hartueman gutxiago eduki dut, baina ondo ikusten dut bera ere.

Lankide asko izan dituzu, baina beti tandemean Javi Zaraguetarekin...

Javi eta biok, izatezko bikote, "pareja de hecho", garelako diote. Bi pertsona oso desberdinak gara baina oso ondo konpondu naiz... bera ixilagoa eta erreserbatuagoa bada ere; bat Osasunakoa eta bestea Athleticekoa... baina utz dezagun hori. Eli abokatuarekin ere oso hartueman ona izan dugu, biok. Aitatxo batzuk izan gara berarentzat.

Lanbarrengo lankideekin telefonoz baina hartueman estua izan dugu. Jonek politika ikasketak egin zituen; nabaritzen da, gure garaikoa izan beharko luke. 75eko trantsizioa eta saltsa politikoa bizi. Lankide hauek asko dakite, lan espezifikoa dute, baina ez dute garraiolaria guk beste ezagutzen. Zaharragoak gara.

Garraiolarietara ere harreman handia izan duzu...

Gidari profesional asko ezagutu ditut, garraiolari peto petoak. San Jose enpresan hasitakoak, jada jubilatutako; eurekin asko ikasi dut. ADR ikastaroetan beti esaten nuen, nola erakutsiko diot 20 urtetan zisterna bat eraman duen garraiolariari, zisterna nola eraman behar den? Guk adierazi diezaiogegu, teorikoki, jarioak zenbatekoa izan behar duen, nondik zirkulatu dezakeen, errepidean araua zein den... baina, ikastaroa ematen ari naizela, norbait hasten bada berak nola manejatzen duen esaten, nola egiten duen hau edo hori, irakasle bezala onena duzu isildu eta berari uztea. Nik klasea diseinatu, baina berak eman. Hori horrela da. Jakituria handia daukate.

Esan bezala ezagutu ditut gidari oso abilak, bolantearekin krak batzuk, gehitu, kendu, zatitu edota biderkatzen jakin gabe, kamioia

«Veo bien a Tamara, la sustituta: trabajadora, amable y abierta; tiene muy buen talante, se desenvuelve y se relaciona bien con la gente»

ELKARRIZKETA

ezin-hobeki eraman dutenak. Dena den, 40 tonatik gora daramatzate bizkarrean edota dirutza balio duen karga, hainbat milioi euro balio duen zerbait. Arrisku handiko lanbidea da, ez bakarrik egun osoan errepidean dabiltzalako.

Zuzendaritzako hainbat kide eta afiliatuekin hartueman handia izan dut, Hernaniko Aranburutarrekin, Mikel Etxeberria idazkari nagusi izanarekin, betiko nagusi Patxi Agirrerekin, zer esanik ez, edota, Kepa Otxoa, arrasatearrarekin... Burniko adiskide guztiekin dut harreman handia, adarra jotzen diet, zirikatatu; edo eurak niri.

Une eta gertaera barregarririk egongo zen sindikatuaren bulegoan?

Politak ziren ostiral arratsaldeak. Bulegoan lasaiago egoten ginen eta bueltan zetozenak kontu kontari. Euren bidez hainbat kontu ezagutu ditugu. Nondik nora ibili diren, nolakoa izan den astea, nora joaten diren... Une polit asko egon da. Hainbat anekdota dauzkagu eurekin edo euren emazteekin, barre ugari egin dugu.

Bazkideak, bere penak eta arazoak kontatzera etorri direnean, oraindik eta gehiago beldurtu izan ditugu, dena esajeratuz, brometan, noski, konturatu diren arte bera zirikatzen ari ginela gu. Adarjotze eta katxondeo asko egon da bulegoan, baina beti, gero, laguntzeko prest.

Une latzak ere bai. Garraiolarien grebak esaterako...

Hiruzpalau aldiz egin ditugu grebak, gutxienez. Lehenengoak 1997 eta 1998koak izan ziren gogorrenak. Polita izan da azkenengoa ere, 2021ekoa. Berrito piztu da aldarrikapenen kontua, batu egin dira; grebak jendea batu egiten

«Antes iban con otra calma. Ahora cualquiera adelanta a los repartidores de pescado fresco que tenían los camiones más rápidos»



du. Batzuk haserretu egingo dira, baina normalean sindikatuko kideen kopurua handitu egiten da, organizatua dagoenarengana batzen da jendea. antolatua ez dagoenari datuak falta zaizkio. Grebak egiten direnean ikusi egiten dute hori eta sindikatura arrimatu. Afiliatu kopuruak gora egiten du.

1998an 40 afiliatu inguru ziren Bizkaian. Grebaren ondoren, 150. Bermeoko portuan, Durangaldean, Galdakaon, Orduñan, Mallabian edota Ermuan; greba egin zutenen artean, danetarik izan zen orduan: ogi- banatzaileak, Durangon laminatuekin edota paperarekin zebiltzanak, eta abar. Elorrioko Eroskiko biltegian ere batu zen jendea guregana.

Horrelakoetan, bi kontu daude beti hor, alde batetik jendeak esan dezake, ba oso ondo, grebaren aldarrikapenak zuzenak dira; baina bestetik, beste batzuk, etxean gora

behera handiak badituzte, olio eta jatekoak amaitu bazaizkie edota zure jarrera zein jokabidea ulertzen ez baldin badute, zure kontra jartzeko arriskua ere badago.

Ondo ezagutzen duzu sektorea. Ze etorkizun ikusten diozu garraioari?

Orain hasi da Administrazioa baimenak eta erraztasunak ematen, garraiolariak falta direlako. Kanpokoak hasiko dira. Sarri ez dut ulertzen kamioia eramateko hainbeste gauza eskatzea pertsona bati. Oinarrizkoa, badakite.

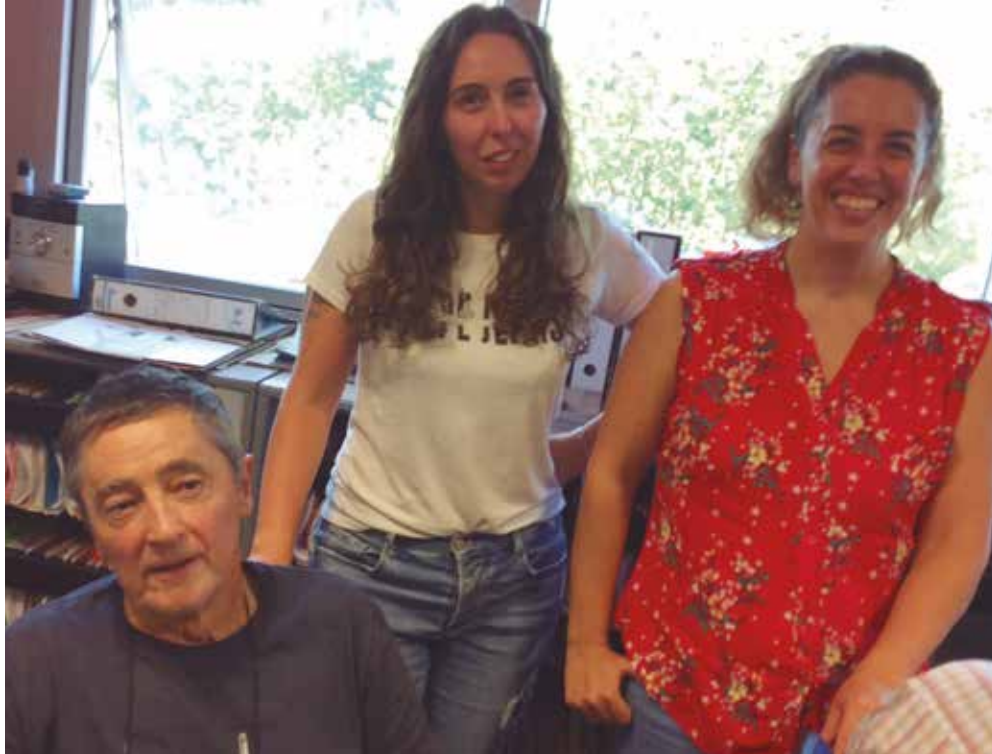
Niretzat kezka iturri da, azken urteotan zertan bihurtu den garraioa, dena presaka; egia da gaur egun bideak askoz hobeak direla, baina...

Lehen beste patxada batekin ibiltzen ziren. Garai batean harreman estua izan nuen arrain banatzaileekin; haiek zeuzkaten kamioirik handienak eta azkarrenak. Ziztu bizian ibiltzen ziren arraina frexko iritsi zedin. Orain esaten dute, harria daramatenek ere aurreratu eta eurak atzean uzten dituztela.

Aldatzen doaz kontuak...

Askotan esan dut hori. Sektorean egon diren aldaketen berri ematea da gure lana. ADRak hiruzpalau urtean aldatzen ditu arauak, bi urte jakinarazten, bi urte frogatzeko eta laugarrenenetik aurrera, jada, derrigorrezko; zigortu egiten dute.

«He tenido contacto directo y diario con los funcionarios. He aprendido con ellos y ellos han aprendido conmigo. Ha sido una buena relación»



Xabi Momoitio con las nuevas incorporaciones a Hiru Lasarte.

**Zer moduz informatikarekin?
Asko aldatu al da dena?**

Pentsa, nik ez nekiela ezer ere ez. Pixkanaka ikasi dut, laguntza eskatuz. Laura lankideak gauza pila bat erakutsi zizkidan, eta gero Imanol informatikariarekin eta orain Javirekin asko ikasi dut. Mila esker, hiruei. Lehen dena leihatilan egiten zen. Orain dena da telematikoa. Askotan, bi aldiz egiten dugu lan.

Erraztu edo zaildu egin al da?

Honen inguruan badaukat kezka: batetik Administrazioak erraztasunak ematen ditu gauza askotarako baina, bestetik, harreman zuzenak galdu dira eta ez dago bulegoan mesederik eskatzerik. Lehen arazoak konpontzeko nahikoa zen bertako pertsona batekin hitz egitea.

Orain, saiatu arren, ez dago aukerarik, "F tekla saka ezazu" esaten dizu konputagailuak eta ez dizu balio. Zure beharra ez dago makinaren programaren aukeren

artean. Edo eskabidean pisua 4. jarri eta Ogasunean 4B bada makinak ez du aurrera egiten. Lehen joan bulegora bertara eta zuzentzen zenuen langileari esanda. Orain idatzi bat aurkeztu behar da bulegoan. Hau zer da aurrerapena edo denbora galera? Hori dena pertsona batek kamioiarekin lana egiteko. Ez da denbora-pasa.

Itxialdi hartatik bueltatu ginenean, aukera geneukan berriro bertara joateko; hasieran, musukoarekin, zita jarri, kanpoan itxaron eta abar, kristo guztia; orduan komentatu nien bertako langileei, "hau oso ondo dago, dena telematikoa, zergatik ez duzue proposatzen txertoa ere telematikoki jartzeko", esan nien, keinu eginez. Barre egin zuten.

Zenbat kilometro egin dituzu Bergara eta Lasarte artean?

Orain erretiratu naizenean diru pila aurrezten dut. Joan eta etorri 120

kilometro dira egunero, 26.000 pasa urtean. Golf zaharra ia milioi erdi kilometro eginda erretiratu nuen, 470.000tik gora. Passatari 600.000 kilometro eta piku egin dizkiot.

Zer moduz jubilatuta?

Tamarari esaten diot, erretiratu naizen arren, nirekin kontatzeko, orain eta gero ere bai... Noizbait zalantzaren bat badauka, deitzeko: laguntzeko prest nago.

Nahiko nuke zerbitzu horrek, garraiolariak eta Hiruko langileek jarraitzea. Berriak ere apuntatu daitezela. Uste dut garrantzitsua dela sindikatua.

Euskal Herrian erreferente bat izatea danontzat da garrantzitsu, ez sektorearentzat bakarrik. Hemengoak, hemen lan egiten dutenak, hemengoentzat. Izan daiteke, gainera, beste guztiarentzat akuilua.

**Orain denbora izango duzu?
Mendia ere gertuago daukazu...**

Belaun biak minduta dauzkat. Gainera, bihurritu bat izan nuen eta orkatilako maleoloa ere ukituta. Hobetoxeago nagoenean korrika hasten naiz, berriro minberatu arte.

Ez zara aspertuko, ezta?

Andrea lanean dagoen bitartean, lasai ibiliko naiz. Goizetan 6.00etarako jaiki, ondo baldin banago korrika egin, bazkaria prestatu... irailetik aurrera beste gauza batzuk egiteko asmoa daukat. Goizetan ikasketaren bat, ingelesa adibidez...

Bidaiatzeko gogoarekin, beraz...

Momentuz, Chiclanan, Bartzelonan, eta mendi aldean egon naiz aurten. Lagunekin mendira joaten hasteko asmoa badaukat. Himalaia aldera adibidez trekkingak egitera. Amets bat da.

«Te sientes presionado. Aunque digan "lasai", no estás tranquilo, si el transportista necesita ese papel para empezar a trabajar»

UGT y CCOO amagan con una huelga por la jubilación anticipada en octubre

Garraiolariak 60 urterekin erretiratzea eskatzeko urriko azken astetan sektoreko greba orokorra egitearekin mehatxatu dute CCOO eta UGT sindikatuek. Uztailaren 30ean izan zen; hurrengo egunean adierazi zuen Pedro Sanchez presidentek Gobernuak erabakita duela zenbait jardueren jubilazioa aurreratzea eta hori arautzeko taula batzuk osatuko direla. Bitako bat, sindikatuak ez dira Sanchezen Gobernuaz fidatzen eta hortzak erakutsi diete; ala urtetan jarrera epela izan ondoren, lorpena euren egin nahi dute. Bi prentsurrekoak adostuta zeudela dioenik ere bada, hasteko sindikatuak euren aldarrikapenak egin eta ondoren Gobernuak horiek asebeste dituela adierazi.

La convocatoria de huelga general en el transporte por carretera en la segunda quincena de octubre para reivindicar la jubilación anticipada de los transportistas ha causado sorpresa y estupor en el sector. UGT y CCOO lo anunciaron el 30 de julio, con dos meses y medio de antelación, reclamando, precisamente, el adelanto de la jubilación y los coeficientes reductores que lo permitan, justo cuando se ultimaban las negociaciones y parecía inminente un acuerdo en este sentido.

Al día siguiente el presidente del Gobierno Pedro Sánchez anunció tras la reunión de su Consejo de Ministros el acuerdo para reformar amplios aspectos de la jubilación y para fijar las tablas que lo regulen.

Después del anuncio llegaron las críticas para las organizaciones sindicales convocantes: “Los

Harrigarria bada, behintzat, greba deialdia ia hiru hilabete aurretik eta Sanchez presidentek jubilazioen aurrerapena aitortu bezperan egitea

sindicatos han aprovechado el acuerdo entre patronal, sindicatos y Gobierno para reformar la jubilación para apuntarse un tanto”. “Los sindicatos han aprovechado la situación para subirse al carro de la jubilación anticipada, algo que no han hecho dentro de los 30 años anteriores”. “Ya sabían que el acuerdo se iba a anunciar al día siguiente y se han dado prisa para convocar una huelga fake”. “En la

rueda de prensa han reconocido ellos mismos por lo menos 20 años de retraso.” Son algunas de las críticas a UGT y CCOO expresadas a principios de agosto en los medios.

Huelga indefinida

UGT y CCOO anunciaron el 30 de julio la convocatoria de huelga general para la segunda quincena de octubre ante “el bloqueo sistemático del adelanto de la edad de jubilación

Gobernuak adierazi du jubilazioen hainbat kontu aldatuko direla; horretarako araudi bat eta taula batzuek zehaztuko direla hilabeteotan



Ekainaren 7an Madrilen sindikatuek egindako protestaren irudia.

UGT eta CCOO sindikatuek eurek aitortu dute garraiolarien jubilazioa aurreratzeko erabakia 20 urteko atzerapenarekin helduko dela

de los conductores y conductoras profesionales por parte de las distintas patronales y del Gobierno”.

El representante de UGT dijo que sería partidario de que la huelga sea indefinida. También trajo a colación la alta estadística de accidentes mortales, muy por encima de la media, "hay estudios

que demuestran el aumento de la accidentalidad con la edad. El año pasado ha habido al menos cien muertes", por este motivo.

Criticó la oposición de la patronal "quieren mantener una profesión en precario". El pasado 7 de junio ya realizaron una multitudinaria concentración frente a las puertas

del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.

Reivindicación histórica

Los transportistas de Hiru también llevan años reivindicando la jubilación anticipada que ya tienen reconocida otras actividades también consideradas penosas y peligrosas como mineros, bomberos o policías. Sin embargo, a pesar de la aprobación de iniciativas políticas en este sentido en diversas épocas y foros nunca se han materializado. Así, los transportistas de avanzada edad siguen aún en la carretera, corriendo el riesgo de sufrir un accidente y perder la vida, muchos de ellos con enfermedades crónicas o patologías que acortan su esperanza de vida, además de poner en riesgo la seguridad vial del resto de usuarios de las carreteras.

Los sindicatos apuntaron que el año pasado fallecieron en el sector más de cien personas y que aproximadamente dos tercios de estas muertes fueron de trabajadores con más de 45 años de edad. Así mismo, las centrales sindicales también calculan que las incapacidades temporales declaradas en trabajadores del transporte con más de 55 años triplican a las que se dan en otros sectores económicos.



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** 

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.

La ayuda al cese anticipado alcanza sólo para el que tiene incapacidad

Adina bete aurretik erretiratu nahi duten garraiolariantzat ez da baldintza eta aukerarik. Pentsio gutxiago geratuko zaie. Aurretik jarduera uzteko laguntzarik ere ez da, horrela deitzen diren arren. Soilik ezintasunen bat daukatelako utzi dutenek jasotzen dute laguntza 65 bete aurretik.

El Gobierno de Madrid no pone los fondos y recursos necesarios para subvencionar el cese anticipado de la actividad del transporte. Con un presupuesto de 9,63 millones de euros sólo alcanza para los transportistas que tienen reconocida alguna incapacidad y para algunos pocos de los que han cumplido 65 años.

Los transportistas que quieren dejar la actividad antes de los 65 deben saber que no tendrán subvención. Todos los beneficiarios por edad tienen al menos 65 años cumplidos ya. Por tanto no se les debería llamar ayudas para el abandono anticipado de la actividad.

La ayuda sólo llega para una persona de cada 5 solicitantes. Sólo 2 de los 10 afiliados a Hiru que la han solicitado recibirán los 30.000 euros asignados para esta iniciativa. Ambos han tenido que dejar el transporte por incapacidad. En total, a nivel estatal, son 321 transportistas los que se beneficiarán de la ayuda de 1771 solicitantes, poco más de 18%. 1.158 no recibirán ni un

euro a pesar de que cumplen todos los requisitos porque el Gobierno no destina fondos suficientes para ello. Son más jóvenes que los afortunados. Y el resto, 292, no han cumplido con los requisitos solicitados, por ejemplo, estar al corriente en el pago de las obligaciones con Hacienda o la Seguridad Social.

Presupuesto insuficiente

La mayoría de las solicitudes de ayudas al abandono del transporte (80%) se rechazan por falta de fondos destinados a ellos en 2024. El Gobierno sólo dispone 9,63 millones de euros. En 2022 se dobló esa cantidad después del paro de tres semanas en el transporte. Pero el año pasado ya se volvió a presupuestar en esos casi 10 millones de euros.

Muchos transportistas que aspiran y desean dejar ya la

actividad al cumplir 60 años, y después de trabajar en el sector durante más de 40 años no reciben ayuda alguna por falta de presupuesto.

El requisito es tener más de 63 años cumplidos en el momento de la solicitud pero no llega ni para los que tienen ya 65 cumplidos. Sí recibirán 30.000 euros cada uno, los que tienen reconocida una incapacidad permanente absoluta o total para la profesión de transportista. Se puede consultar la lista de los agraciados con las ayudas al abandono en la página web: <https://cdn.transportes.gob.es>

En cuanto a la ayuda que concede el Gobierno Vasco, dirigida, de la misma manera, a los transportistas que ya han cumplido 63 años, también es totalmente insuficiente: el año pasado tocó a 12.300 euros por transportista que tendrá que vivir 18-24 meses con esa cantidad, pagar la cuota de autónomos y la cotización etc. La lista de agraciados y las cantidades que recibirán se conocerá en setiembre. Los beneficiarios deben obligatoriamente entregar su carnet de conducir y, por tanto, abandonar la actividad.

Eskaera egiten duten garraiolari gehientzat ez da laguntzarik iristen. Diru gutxitxo jartzen du Gobernuak. Bostetik batek jaso du aurten

Garraiolariei buruzko uste faltsuak

Generalmente en películas, series de televisión, páginas web, redes sociales y en el imaginario colectivo, el transportista es retratado de una determinada manera que, luego, no se corresponde exactamente con la verdad. Son mitos o creencias sobre ellos que se deben corregir para trazar una identidad más fiel a la realidad.

Garraiolariari buruzko irudi eta iritzi okerra du, oro har, gizarteak. Usteak erdia ustel. Modu jakin batean erretratatzeko dira film, komunikabide edota sare sozialetan eta modu jakin batean irudikatzen ditu jendeak. Gero, benetan, gaur egun beste era batekoak dira. Ez datoz itxura horrekin bat.

Uxatu ditzagun, beraz, garraiolari eta txoferrei buruzko mito faltsuak; esate baterako gidari txarrak direla eta istripu asko eragiten dituztela; garraioan ez dagoela emakumerik, askoz gutxiago dira, baina, badira; egun osoan bakarrik daudela, isolaturik; eta ez daukatela bizimodu osasuntsurik. Horiek entzuten dira.

Beste edozein arlotan bezala, denetarik dago garraioaren sektorean ere, baina, salbuespenak salbuespen, ezin dira ezaugarri horiek orokortu.

Gidatzerakoan zuhurtzia falta
Uste horien artean zabalduenetako eta errotenetakoa da garraiolariak arduragabeak direla eta istripu asko eragiten dituztela. Egon daitezke "ardi beltz" batzuk, baina salbuespena dira. Talde guztietan daude gidari arriskutsuak, baina garraiolarien artean ere. Dena den, egia esan, garraiolariak oso txofer arduratsuak dira eta arreta handiz

gidatzen dute, bai beren segurtasun pertsonalarengatik, bai gainerako gidarien segurtasunarengatik ere.

Kontutan hartzekoa da oso kontrolatuak daudela ere, polizien luparen begiradapean, normala, egun osoa errepidean daude eta. Jakina da, gainera, garraiolariak gidatzeko eta atsedean hartzeko denborari buruzko arau zorrotzak bete behar dituztela; nahitaez gelditu behar dute atsedean hartzeko, ezin dute nahi beste gidatu. Izan ere, isun handiak jasotzeko eta, kasu larriagoetan, baimena eta horrekin batera lana galtzeko arriskua dute.

Baina batez ere, senide eta lagun maiteak zain dituztelako zaintzen dute egoki norberaren burua; euren bizitza eta segurtasuna lehentasunetako bat da, alegia.

Emakumezko garraiolariak
Jakina da garraiolari gehienak gizonezkoak direla, baina ezin esan, emakumezkoak ez dagoenik. Aipagarria da, gero eta gehiago direla, gainera.

Lehen garraiolarien senideak izaten ziren emakumezko gidari gehienak. Gaur egun garraiolarien premia handia da, batetik; lan munduan emakumeek duten presentzia asko normalizatu da bestetik. Honek guztiak erraztu du emakumeak ere garraioan hastea.

Europar gutxi gorabehera %2 dira emakumezkoak. Oraindik gutxi, baina badira. Estatu Batuetan %6 eta seguraski ugaritu egingo dira ondorengo urteetan. Gero eta emakume gehiago ikusiko ditugu kamioiak gidatzen.

Isolamendua

Oro har, asko zabaldu da, egun, garraiolariak bizimodu bakartia daramatela, ordu asko ematen dituztelako bakarrik gidatzen. Sinesgaitza da hori, zalantzarik gabe. Duela hamarkada batzuk ere bideko aparkaleku, restop, jatetxe eta lo egiteko ostaluetan elkartzen ziren, adiskide handiak zituzten garraiolarien artean. Gaur egun gauzak aldatu egin dira, beste era batera dabilta, baina elkarrekin.

En realidad son muy responsables y conducen con mucha atención, tanto por su seguridad personal como por la de los demás usuarios



Es una contradicción asegurar que los transportistas se nutren mal y decir, luego, que donde paran se come bien.

Garraiolariak leku berri asko ezagutzen dituzte lanean ari diren bitartean, pertsona asko ere bai eta normala da lagun berriak egitea. Harremanak dituzte gelditzen diren tokietan edo daramatena uzten duten enpresetan.

Gaur egun, sare sozialen eta telefonoaren bidez hurbil dituzte etxeko eta adiskideak. Garraiolariarentzako komunitate eta espazioak ere badira on-line. Harreman berriak hasteko aukera ere badute beste edonork bezala.

Eta beti izango dute ondoan irratia, tresna bikaina bai bidean diren beste garraiolariarekin hartuemanetan jartzeko edo informatuta egoteko. Telefonoa daukate poltsikoan eta honek

Muchos llevan en el camión almuerzos ligeros, sanos y nutritivos, preparados en casa. y se dice que donde paran, normalmente, se come bien

gaur egun ez dauka mugarik, edonon egonda ere, edonori deitu diezaiokezu. Askok hobetu da horretan. Whatsappak ere asko errazten du edozein hartu-eman.

Bizimodu osasuntsua

Denbora luzean eserita egotea ez da horren ona osasunerako, garbi da hori, baina horrek ez du esan nahi garraiolariak bizimodu osasungarria ez dutenik. Badira garraiolari asko, atsedentlekuetan ibiltzera joaten direnak, luzamenduak edo ariketak egiten dituztenak.

Etenaldiak baliatzen dituzte giharrak erlaxatzeko. Badira, egia esan, zaintzen ez direnak ere.

Jateari dagokionez, ohiturak aldatu dira. Uxatu beharreko mitoa da, nutrizioari eta elikadurari dagokionez, garraiolariak oso gaizki jaten dutela. Askok bazkari arin, osasuntsu eta egokia eramaten dute, sarri bideko jatetxetan ez dutelako otordu horren osasuntsurik eskaintzen. Dena den, horietan ere jatekoak aukeratzeko beta izaten da.

Esaten da garraiolariak gelditzen diren tokietan ondo jaten dela, leku ezberdinak ezagutu eta aukeratu egiten dutelako. Prezio aldetik ere tokirik onenetan alegia. Bidaiatzen duenak, dabilenak, badaki, non jaten den ondoen.

En Europa el 2% de los transportistas son mujeres; en Estados Unidos el porcentaje es del 6%. Y aumentará en los próximos años

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako 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.

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

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** o **transportista autónomo** 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** **659 613 855**

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

Se vende camión **Man**, caja de cambios automática y suspensión neumática integral. Carrocería de aluminio **656 709 184**

Se vende camión **Volvo** 3 ejes modelo 420 Interesados llamar al **659 875 314**

Se vende camión 3 ejes **Man**, TGX de diciembre de 2010 **636 898 951**

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

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 €
		65.000	697,27 €
Mala estiba general		70.000	726,45 €
Contratada con un max. de 50.000 euros		75.000	788,70 €
10% con un mínimo de 1.200 euros	300 €	80.000	823,00 €
		85.000	868,73 €
Daños/contaminación de polizones		90.000	902,70 €
Suma asegurada <10.000 capital 5.000	10 %	95.000	960,17 €
Suma asegurada >10.000 capital 10.000	(Mínimo 1.200)	100.000	994,45 €
		105.000	1.057,32 €
		110.000	1.068,76 €
		115.000	1.103,05 €
		120.000	1.114,48 €
		125.000	1.154,49 €
		130.000	1.160,19 €
		135.000	1.211,63 €
		140.000	1.240,20 €
		145.000	1.257,36 €
		150.000	1.263,07 €
		200.000	1.468,83 €
		300.000	1.817,46 €

* Ámbito: U. Europea, Andorra, Ciudad del Vaticano, Croacia, Liechtenstein, Noruega, Mónaco, Suiza, San Marino y Reino Unido.

* Cálculo de la prima: Por matrícula.

* Mercancías: Perecederas, frágiles, tecnológicas, ADR (excluidas explosivas, auto inflamables y radioactivas) y generales salvo excluidas.

Seguros de responsabilidad civil

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

► DENBORA-PASAK

7 diferencias desberdintasunak



**Bi irudi hauek
berdin berdinak
dirudite baina
zazpi desberdintasun
dituzte.
Topa itzazu!**



El objetivo del juego
es encontrar
las siete diferencias
entre estas imágenes
casi iguales.
¡Animo!

**Kamioia ez aurrera ez atzera
Idiazabalen;** Urtarrileko argazkia da,
pare bat hastean hiru kamioi gelditu
ziren kateatuta herri horretako baserri
bideetan. Argazkikoa GPSari segika
bide onetik aldendu eta galdu egin zen
Gurutzeta baselizara bidean. Beste biak
Urrutikoetxea baserriaren inguruan.

Sudoku zail xamararak

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

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

129. aleko erantzunak



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

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

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 Txorierri
944046664
larrabetzu@hiru.org

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

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

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



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



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

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

Además con las Tarjetas Star y Eurotrafic de Cepsa:

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

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

CEPSA

Tu mundo, más eficiente.

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

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

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

BIDEKO

***GASOLIO ONENA
PREZIO EZIN HOBEAN***

***EL MEJOR GASOIL
AL MEJOR PRECIO***