

GARRAIO LARIOK



GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

132. ZK

2025/01



Otsailera arte
luzatu da
takografo berria
jartzeko epea

Bittor Rodríguez

Navidades en el Polo Norte



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

Urte berri on

Urte berriak itxaropen eta amets berrituak ekarri ohi ditu besapean. Dena den berritasunak poz gutxi eta kezka asko eragin ditzake sarri. Aldaketak okerrerako ere izan daitezke eta. Urteko lehen egunotan denetarik izango dugu, irudipen eta esperantza onak, ilusioa, erronka berrien lilura, poza, bizimodua aldatzeko gogoia eta grina... Baina egunerokoak bizitza bere bidera eramango du eta asmo on horiek guztiak zapuztuko ditu. Udaberrirako pasatuko dira eta betiko normaltasunean murgilduko gara.

Garraiolarien artean berritasuna da, askok urtearekin takografo digital berria estreinatu dutela. Nahitaezkoa baita, derrigorrezkoa, nazioartean dabilzantentzat martxotik aurrera. Adimentsua da, analogikoa baino bizkorragoa, adimen artifizialak neurrigabeko presentzia duen garaian, garaikoa. Datuak hobeto jasotzen eta kudeatzen ditu aparatu berriak.

Eta aldi berean kontrola ere areagotu da, bai garraioan eta baita gizartean, oro har. Urrutitik begiratu eta behatu daitezke kamioiaren ibilbidearen eta gidariaren jokabideari buruzko datu eta informazioa. Bai, poliziek, eta baita gidarien nagusiek ere.

Takografo berria doan jarri dute garraiolari autonomoek. Askok jaso dute laguntza. Orain, ordenagailua ere doan eskuratzeko aukera dute. Europatik datozen sosei esker langile autonomoei konputagailua oparitzen zaie. Eguneroko gestioak errazago egiteko. Edota web orrialdea sortzeko.

Honek ez dauka bueltarik. Dena da telematikoa. Adimen artifiziala ere ez da jada zientzia fikzioa. Hemen dago. Gure artean. Gizateriaren historiako mugarrri batean gaude. Aspaldi esan zidan garraiolari batek. Pertsona adimentsuak behar direla eta ez errepide edota aparatu adimentsuak.

Aurrerapen handi honek ez dakar ordea segurtasun aldetik hobekuntza nabarmenik. Lan istripuan hiltzen diren garraiolarien eta beste langileen kopurua ikaragarria da. Benetan eragiten du ikara estatistikak. Hilero hiltzen da garraiolari bat Euskal Herriko errepideetan, 12k galdu dute bizia 2024an. Astero gutxienez euskal langile bat hil da bere jardunean. Guztira 64 hil dira Euskal Herrian. Patronalak ez ditu segurtasun neurriak betetzen, irabaziak, etekina, lehenesten ditu langileen segurtasun eta bizitzaren gainetik. Instituzioek beste aldera begiratzen dute heriotza datu horien aurrean, ez dituzte nahikoa neurri hartzen istripuak gerta ez daitezen.

Adi, beraz, garraiolari. Aurrera begiratu, zaindu, ea aurten ez dugun lankide eta lagunik galtzen lanean. Urte ona litzateke. Ea ba!

La tecnología avanza, las normas se afinan, pero no mejora sustancialmente la propia seguridad del transportista; no cesan ni se reducen los accidentes laborales y las muertes en el camión. Las estadísticas son sobrecogedoras. Cada mes muere un transportista en las carreteras vascas, doce perdieron la vida en 2024



Eli Salvatierra

Primeras sentencias sobre el cártel de camiones

Después de varios años batallando en los Juzgados, el equipo jurídico contratado por el sindicato Hiru a tal efecto, ha conseguido la primera sentencia favorable en el caso del Cártel de Camiones contra las marcas fabricantes por el sobrecoste que cobraron tras haber pactado precios durante años.

En este caso, se trata de una sentencia dictada contra DAF en la que el juez da la razón a los seis afiliados de Hiru que reclamaron una compensación a la citada marca y resuelve que vayan de forma inminente a cobrar las cantidades que el Juzgado ha establecido. La decisión ya es firme por que la marca no ha recurrido.

En concreto, la sentencia determina que los transportistas afectados van a cobrar el 5% sobre el precio de compra, más los intereses. Si bien es cierto que en un primer momento algunos juzgados otorgaron porcentajes más elevados, ha sido el Tribunal Supremo el que ha fijado finalmente el 5% como indemnización por

el sobrecoste abonado y parece que todas las resoluciones van a ir en ese sentido.

El sindicato irá informando a los afectados a medida que los recursos presentados vayan resolviéndose.

«Epaileak arrazoia eman die DAF markaren aurka egin zuten Hiruko sei kideri eta ebatzi du berehala kobratuko dituztela epaitegiak ezarritako zenbatekoak. Erabakia irmoa da, markak ez duelako errekurtsorik jarri»



Jon Altuna

Gure garraiolarien berezitasunak

Aipatu nuen aurreko batean egoera benetan harrigarriak pairatzen dituztela gure garraiolariak. Etxetik atera orduko bidesaria ordaintzen dute Gipuzkoan eta Bizkaian ia bide orotan. Nafarroan datorren urtetik aurrera eta Araban ere jarriko dute aurrerago. Mauka da Aldundiarentzat.

Gidaldi eta atsedenaldiak neurtzen dituzten takografoen araudi berriak ere Euskal Herriko garraiolarien errealitate bitxia agerian utzi du. Hendaia eta Baionatik Olaberriara joan-etorriak egiten dituztenek, derrigorrez, jarri behar izan dituzte bigarren belaunaldiko takografo berriak isunak saihesteko. Ez dira Euskal Herritik ateratzen, baina Europako legediaren arabera, nazioarteko garraioan ari dira. Bartzelonara edo Madrilera joaten direnek, aldiz, ez dute, nahitaez, takografo berria jarri beharrik.

Pilotan ere gertatzen da egoera bitxirik: bi pilotari euskaldun bata bestearen aurka lehiatzea, adibidez, Munduko Txapelketan, batak Espainia ordezkatuz eta besteak Frantzia. Orain Nazioarteko Euskal Pilota Federazioak onartu du Euskadiko Federazioaren ofizialtasuna, Nazioartekoan eskubide osoko kide izatea, alegia. Lehen urratsa izan da euskal pilotariak nazioarteko lehiaketetan Euskal Herria ordezkatuz joka dezaten. Nazioarteko Pilota Federazioak euskal selekzioa ofizial izendatzea erabaki badu ere, Madrilera du azken hitza. Ez du momentuz

erabakia onartzeko borondaterik adierazi. Erkidegoko pilotariak izango lukete parte hartzeko eskubidea Euskadiren izenean. Pausu bat da beste kirol batzuetan ere esaterako Gales edo Eskoziari aitortzen eta ematen zaien aukera izateko.

Euskal Herriaren burujabetzaren aldeko pausua da, bestalde, euskal sindikatuen ustez Hego Euskal Herriko errealitate sozioekonomikoa eta sindikala islatuko duen gutxieneko soldata propioa. Horixe aldarrikatu dute, hemengo administrazioek soldata hori finkatzeko eskubidea izan dezatela eta hori guztia lortzeko prozesua abiatu urtarrilaren 8an Nafarroako eta Erkidegoko Parlamentuetan Herri Ekimen Legegilea eskatuta.

«Los transportistas de Hiru que cargan o descargan en el puerto de Baiona o en la estación de Hendaia hacen `transporte internacional´ y se han visto obligados a instalar el nuevo tacógrafo digital para evitar sanciones»

Aurkibidea



IRITZIA



03 EDITORIALA
Aurten nobedadea, garraiolari askok takografo berria estreinatu dutela izango da

04 ABOKATUAREN TXOKOA:
Lehen epaiak alde prezioak adostu zituzten kamioi marken kasuan
Eli Salvatierra

05 IRITZIA
Euskal Herriko garraiolarien berezitasunak
Jon Altuna



ZER BERRI?



08 Hilero garraiolari bat hiltzen da Euskal Herriko errepideetan. Estatistika latza izan da 2024an ere

10 Bost errepidetan kamioiei bidesaria jartzeko prestatzen ari da Nafarroako Gobernua. 2026an hasteko asmoa du

12 Errelebo ezari leporatzen dio Guitrans elkarteak gidari profesionalen premia larria



ZER BERRI?



14 Gutxieneko soldata propioa eskatzeko elkartu dira euskal sindikatuak. Herri ekimen legegilea abian jarri dute

15 Hitzaldia antolatu du Hiruk Lasarten Kit digitalaren bidez ordenagailua doan eskuratzeko aukerari buruz

17 «Behin betiko, bake, konponbide eta elkarbizitza» eskatu du Euskal Herriko langileriak kalean

▶ AZALEAN

Gabonak etxetik kanpo pasa zituen 1995ean Bittor Rodriguezek Ipar Polotik gertu



ERREPORTAJEA



18 Otsailera arte luzatu da bigarren belaunaldiko takografo digital berria kamioian jartzeko epea

24 **Bittor Rodríguez:** «28 gradu zero azpitik zeuden Suedian, Ipar Polotik gertu, egin nuen joan-etorri batean»

32 DENBORA-PASAK



ALBISTEA



28 Elurra egiten duenerako aholkuak jakinarazi dituzte Trafikoko Zuzendaritzako arduradunek

31 Hiru sindikatuak eskainiko dizkie 2025ean 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).

Hilero hilero garraiolari bat hil da Euskal Herriko errepideetan 2024an

El año 2024 ha sido dramático en las carreteras vascas. 12 transportistas han fallecido trabajando con su camión. Uno cada mes. El trágico porcentaje se mantiene en los últimos años a pesar de las interpelaciones de los sindicatos a patronal y Administración. LAB, ESK, STEILAS, Hiru y ENHE-Etxalde una y otra vez denuncian que la alta incidencia de siniestralidad laboral mortal en las carreteras está relacionada con la precariedad y las malas condiciones laborales; también reivindican el derecho de los trabajadores a tener una jubilación digna después de tantos años en su respectiva tarea y que se pueda adelantar la edad a los 60 años, sobre todo de todos aquellos que corren riesgos de tener un contratiempo.

«Prekaritateak hil egiten du. Patronalak eta Instituzioek gaixotu eta hiltzen gaituzte» leloa behin eta berriro aterata dute kalera LAB, ESK, STEILAS, Hiru eta ENHE-Etxalde sindikatuek 2024an zehar. Hainbat elkarretaratze egin dituzte. Izan ere, 64 langile hil dira 2024an lan istripuetan, horietatik 12 garraiolariak. Garraiolari bat hil da hilero batez beste. Estatistika latza da. Sindikatuen ustez, istripu eta heriotza kopuru handi hori lan-baldintza kaskarrekin lotuta dago.

Aipagarriak dira zenbait kontu. Lehenengoa hildako garraiolarien adina. Ia guztiak dira 55 urtetik gorakoak. Argi da adin batetik aurrera arrisku handiagoa dutela gidariek, arreta galdu, bihotzekoren bat izan, konortea galdu eta azken finean bazterra jo, ez-beharra izan eta bizia errepidean galtzeko.

Esanguratsua da bihotzekoen kopurua ere. Hiru aspalditik ari da eskatzen garraiolariak garaiz erretiratzeko neurriak. Beste lanbide batzuei aitortzen zaie, 60 urterekin erretiratzeko besteak beste, polizia edota suhiltzaileak. Gainera, administrazioak osasun arloko araudiak eta plangintzak finkatzen dituen garraioaren sektorean den bihotzeko arazoaren kopuru handia kontuan izateko eskatzen du sindikatuak.

Garraioaren sektorea asko zahartu da. Ez dago erreleborik, ez dabil gazterik kamioiarekin. Garraiolarien baldintzak asko kaskartu dira.

Hilero hiltzen da garraiolari bat gutxienez Euskal Herriko errepideetan.

Beraz, 60 urterekin jubilatzeko aukera pizgarri bat litzateke. Bestela, orain ari diren garraiolari beterranoak erretiratzeko direnean ez da hurbileko garraiolari autonomorik lanean izango gizartearen eta enpresen beharrei erantzuteko. Lan guztiak enpresa handien esku geratuko dira.

Urtean zehar hainbat elkarretaratze egin dituzte LAB, ESK, STEILAS, Hiru eta ENHE-Etxalde sindikatuek. Batzuk ez-beharra gertatu den edo garraiolariari lana

La tasa de siniestro laboral de transportistas mayores de 55 años es tres veces superior a otros sectores en el mismo rango de edad



Los sindicatos se concentraron frente a las oficinas de la Seguridad Social en Donostia y Bilbo.

Los sindicatos reivindican el derecho de los trabajadores a tener una jubilación digna después de tantos años en la tarea

ematen zion enpresaren aurrean. Urte amaieran bi egin dira Donostiako eta Bilboko Segurantzaren Sozialaren bulegoen aurrean, langileek garaiz erretiratzeko duten eskubidea aldarrikatzeko; hau da, hainbeste urte lanean eman ondoren erretiro duina izan dezaten, langile orori jubilazioaren adina 60 urtera aurreratze aukera eman,

alegia; batez ere ezbeharren bat izateko arriskuan daudenei.

Aspaldiko aldarrikapena

Garraiolarien erretiroa 60 urtera aurreratze aldarrikapena zaharra da. 55 urtetik gorako garraiolariak beste edozein sektoreko eta adin horretako langileek baino askoz lan-istripu gehiago

dituzte, hiru aldiz handiagoa da ez-beharren kopurua. Sektorea zahartzen ari da, ez dago erreleborik, gazteak ez dira garraioan hasten lan-baldintzak ez direlako duin, interesgarri eta erakargarriak. Beraz, garraiolari gehienak zaharrak direnez, arriskua benetakoa eta larria da.

Argi dago adin batetik aurrera errazago galduko duela edonork arreta gidatzerakoan, arrisku handiagoa duela konortea galtzeko ere, eta istripu bat eragiteko; azken finean, garraiolariaren beraren eta errepideetako gainerako gidarien bizitza arriskuan jartzeko. Kontuan izan behar da garraiolariak tona asko daramatzatela bizkarrean, eta sarri bezeroen presa eta presioak jasaten dituztela.

A partir de cierta edad hay más riesgo de perder el conocimiento y poner en riesgo su propia vida y del resto de conductores

Kamioiei bidesaria jartzeko Europaren oniritzia jaso du Nafarroako Gobernuak

El plan para cobrar peaje a los camiones a partir de 2026 en cinco carreteras de «alta capacidad» en Navarra sigue avanzando. El Gobierno navarro ya ha creado la Sociedad Pública Nafarbide que pondrá en marcha y gestionará la tasa y, por otro lado, tiene ya el permiso de Europa. La UE determinó el 12 de septiembre pasado que el proyecto de peaje cumple la normativa europea. Los camiones pagarán 28 céntimos por kilómetro por circular en 167 kilómetros de las autovías del Norte (A1); Sakana (A10); Leizarán (A15); y Ebro (A68) así como en la carretera N121A que une Iruña con la muga en Behobia.

Nafarroako bost autobidetan bidesaria jartzeko egitasmoak aurrera jarraitzen du pausuz pausu. Batetik, Nafarbide sozietate publikoa sortu zuen herrialdeko Gobernuak tasa hori N121A errepidean, eta A1, A10, A15 eta A68 autobideetan martxan jarri eta kudeatzeko. Bestetik, irailaz geroztik, Europar Batasunaren baimena du aurrera egiteko. Urte eta erdiko gestioen ondoren, Europako Batzordeak irailaren 12an onartutako irizpen batek baimentzen du tasa. EBk dio Nafarroan aurreikusitako bidesari-sistema bat datorrela europar araudiarekin, eta, beraz, azpiegitura horiek erabiltzeagatik kobratzeko baimena dauka Nafar Gobernuak.

Nafarroako bidesaria ez da nobedadea izango euskal garraiolariarentzat. Gipuzkoan eta Bizkaian jada ordaintzen

dute ibilgailu astunak: 2023ko urtarrilaren 23tik Gipuzkoan N1 eta A15 errepideen ibilbide osoan; 2024ko urtarrilaren 25etik Bizkaiko N240 Barazar eta BI625 Urduñako errepideetan; eta aurtengo ekainaren 1etik, A8 eta BI10 errepideetan Basurtutik Kantabriara; N636 errepidean Durangotik Gipuzkoara eta Txorierriko korridorean, BI30, Gurutzeta Erletxe artean.

Hiruk behin eta berriro esan du dirua biltzeko asmoa dagoela bidesarien atzean, hau da, Aldundiak eta Gobernuak garraiolariak erabiltzen ari direla dirua biltzeko. Erkidegoko

Aldundiek eta Nafarroako Gobernuak, garraiolariak laguntza eman beharrean, euren egoera eta sektorea estutu du. Azken finean, garraiolaria da aurretik bidesaria ordaintzen duena, gero gastu berri hori bere bezeroei pasa beharko die, eta kontsumitzailea izango da azken batean ordaintzen duena. Baina, printzipioz, zailtasunak garraiolariarentzat dira.

Aitzakia ezberdinak darabilte Administrazioek, garraiolarien erabilera eta diru-bilketa kritikei erantzuteko. Gipuzkoan behin eta berriz aldarrikatu dute «erabiltzen eta kutsatzen duenak ordaindu dezala». Garraiolariak begira jartzen da, baina benetako erabiltzaileak eta, beraz, kutsatzen dutenak gizartea eta industriak dira, horientzat egiten baitu lan garraiolariak.

Bizkaian, Foru Aldundiko arduradunek, aldiz, trafikoa berrantolatzeke jarri dela esan dute, errepide batzuk gainezka zeudela, alegia. N240 eta BI625 errepideetan bidesaria jarri baino, guztiz kontrakoa egin beharko lukete benetan kamioiak AP8ra eta Supersurrera bideratu nahi baldin badituzte; hain juxtu,

Hiru reitera el afán recaudatorio de los peajes que ya cobran a los camiones en las carreteras de Gipuzkoa y Bizkaia



El Gobierno navarro pretende implantar el peaje en 2026.

BOST AUTOBIDE NAFAR

- A1 Iparraldekoa 13,8 km.
- A10 Sakanakoa: 30,4 km.
- A15 Leitzarangoa: 27,6 km.
- A68 Ebrokoa: 32,4 km.
- N121A Iruña-Behobia: 62,8 km.

TASA KILOMETROKO

0,22 euro 1 motako ibilgailuei
(3.500 kgtik 12.000 kgra)

0,28 euro 2 motako ibilgailuei
(12.000 kgtik gorakoei)

bi autopista hauetan bidesaria kendu kamioiei. Hortik joango lirateke, zalantzarik gabe. Beraz, garraiolariak ez dituzte argudio ahul horiek sinesten. Helburua, benetan, aipatutako errepideetan trafikoa arintzea eta kamioiak autobidara bideratzea balitz, nahikoa lukete bi autobide horietan ibilgailu astunek bidesaria kentzea. Hala ere, benetan, dirua biltzen ari dira eta aurten ere igo egingo dituzte peajeak, bai Gipuzkoan, bai Bizkaian.

Nafarroako Gobernuak berretsi du bidesariak pixkanaka martxan jarri nahi dituela, autobietatik hasita. N121A errepidean ez da Belateko eta Almandozeko tunelak bikoizteko lanak amaitu arte jarriko. Azkena izango da. Bestetan aurretik jartzeko asmoa dute Nafarroako agintariek. Oraindik data zehaztu ez badute ere, aurreratu dute 2026an abiatuko dutela.

Kamioiek gehienez 0,28 euro ordainduko dituzte kilometroko Nafarroako errepidetan 3,5 tonatik gorako ibilgailuek. Iparraldeko (A1), Sakanako (A10), Leitzarango (A15) eta Ebroko (A68) autobietan jarriko da kamioientzat bidesaria; eta baita hiriburua eta Behobiako muga lotzen dituen N121A errepidean ere. Guztira, 167 kilometro dira.

Esan bezala, ibilgailu astunek ordainduko dute bidesaria, bi taldetan banatuta: 3,5 eta 12 tona bitarteko kamioiek 0,22 xentimo kilometroko; eta 12 tona baino gehiago daramatenek, aldiz, 0,28 kilometroko.

Los camiones pesados pagarán 28 céntimos por kilómetro en las autovías A1, A10, A15 y A68, así como en la N121A

Portugal elimina los peajes de la mayor parte de su red de autopistas

El Gobierno portugués ha decidido eliminar desde enero de sus autovías la mayoría de los peajes que han estado en vigor durante más de 14 años. Se trataba de peajes para todo tipo de vehículos cuyo pago era exclusivamente electrónico a través de los pórticos que se instalaron a lo largo de la red viaria. Ahora han decidido suprimir el pago en todos los tramos donde no existen alternativas que permitan un uso seguro y de calidad, tras la aprobación de dicha medida por el Parlamento portugués a finales de junio del 2024.

Pasan a estar exentas de pago desde el mes de enero: A4, A13 y A13-1, A22 (Algarve), A23, A24, A25 y varios tramos de la autovía del Miño, A28, manteniéndose exclusivamente los peajes en el entorno de Oporto, en concreto en las vías A28 Esposende-Oporto, A41, A42 y A29.

Redistribución del tráfico

Cabe destacar que la mayoría de las autovías españolas también están exentas de pago. Esto permite la redistribución de los tráfico, descongestión de las carreteras y, por consiguiente, la mejora de la seguridad vial. Sin embargo no ha desaparecido el riesgo de que se implante algún sistema de pago por uso con la excusa de sufragar los gastos de mantenimiento.

Errelebo faltari leporatzen dio Guitrans elkarteak gidari profesionalen eskasia

La asociación de empresarios del Transporte de Gipuzkoa, Guitrans, cifra en 500 los conductores profesionales que se necesitan en el territorio. Achacan la «dramática carencia de conductores» a la falta de relevo generacional, «se empieza a sentir el efecto de la jubilación de la numerosa generación del denominado baby-boom». Podrían reflexionar de otra manera, si no hay relevo será por la precariedad y las malas condiciones laborales del sector. Gipuzkoa lleva años sin convenio, en parte por el desinterés de las empresas. De momento, las negociaciones entre patronal y sindicatos, recientemente reiniciadas tras un paréntesis de casi dos décadas, siguen bloqueadas.

Gipuzkoan, gutxienez, 500 gidari profesionalen premia dagoela adierazi du Guitrans, herrialde honetako Garraio Enpresen Elkarteak. Arazoa ondorengo hamar urtetan areagotu egingo dela uste du «erreleborik» ez dagoelako.

Abenduan Guitrans Fundazioak aurkeztu zuen txosten baten arabera, garraio sektoreak garraiolarien premia larriari aurre egin behar dio. «Ez dago belaunaldien erreleborik, horrek egoera gehiago larrituko du; garraiolarien batez besteko adina 55 urtekoa da, hasi da nabaritzen baby-boomaren garaiko belaunaldi ugariaren erretiroaren eragina», betiere, Guitransen txostenaren arabera.

Hiru sindikatuak argi adierazten du beti sektorean jarraipenik ez badago eta gazterik ez badabil, garraiolarien baldintzak asko kaskartu direlako dela. Horretan, azken urteotan, ez du Guitrans elkarteak asko lagundu. Langileen hitzarmenik

sinatu gabe dago herrialdea 2008tik. Iaz ekin zioten berriro hitzarmena berritzeko negoziaketari, baina blokeatuta jarraitzen dute. Momentuz ez da akordiorik.

Aurrerapausorik ez

Aipagarria da Guitransen ez zuela sindikatuarekin esertzeko borondaterik erakutsi eta horiek epaitegira jo behar izan zutela negoziaketa abiatzeko. Enpresa handiek ere sumatzen dute hitzarmenaren beharra, ez soilik gidari profesionalak.

Gipuzkoan garraio arloko hitzarmena berritzeko prozesua hasi bada ere, bi aldeak, enpresari eta sindikatuen ordezkarien proposamenak bata bestearengandik oso urruti daude oraindik.

Behintzat Guitrans fundazioaren txostenak aitortzen ditu garraiolarien premia azaltzeko zenbait arrazoi, esaterako lan baldintza eta soldatak, enpresetan gidariek jasotzen duten tratu txarra, atsedeenleku seguruen falta eta lanean hasteko beharrezko baimenak garestiak direla.

Errentagarritasun aldetik enpresek dituzten zailtasunak ere aipatzen dituzte. Horregatik ez omen dira sektoreko lan-baldintzak hobetzen. Beraz konponbidea, irabaziak handitzea litzateke langileen baldintzak hobetzeko. Neurri interesgarria litzateke enpresari ustez garraiolarien erretiroaren adina aurreratzea ere, erakargarria litzatekeelako sektorean gazteak hasi daitezen.

Guitrans atribuye las malas condiciones laborales en el sector a las dificultades de las empresas para obtener rentabilidad

Kamioien lapur handien bi talde atxilotu dituzte Madrilen

El robo de camiones es cada vez más sofisticado. Han desarticulado en Madrid dos organizaciones que se dedicaban a asaltar camiones y transportistas. Por una parte, un grupo que robaba camiones y extorsionaba a sus propietarios. Y por otra, una red por el robo de veinte camiones y su carga para revender, todo ello, valorado en más de cinco millones de euros.

Kamioiak lapurtzen zituzten bi talde antzeman ditu poliziak 2024 urte amaieran Madril inguruan. Azaroan bat, elikagaiez betetako gutxienez 20 kamioi artikulatu lapurtzeagatik. Bost milioi euroko balioa zuten. Polizia Nazionala eta Guardia Zibila elkarrekin aritu dira eta guztira 34 lagun atxilotu dituzte Toledon eta Madrilen.

Poliziaren arabera, bi saretan banatuta ziren: talde batek, ibilgailuak lapurtzen zituen, eta, besteak, kamioiek garraiatzen zuten generoa merkatu beltzean kolokatu. Bederatzi miaketa egin zituzten Toledon eta Madrilen,

lapurtutako kamioi guztiak berreskuratu dituzte, 100.000 euro eta lapurtutako produktu ugari antzeman.

Ikerketa 2024 urtearen hasieran abiatu zen, elikagaiekin kargatutako hainbat kamioi lapurtu zituztenean. Ondoren, produktu horiek «lowcost» supermerkatuetan saltzen zituzten. Beste lapurreta handi batzuek ere egin zituzten era berean. Zafra ia 300.000 euroko balioa zuten edari alkoholodunen harrapaketa, edota Getafen 700 sukaldeko roboten lapurreta, milioi bat eurotik gorakoa.

Bestalde Madrilen beste era bateko gaizkileak atxilotu zituzten. Kamioiak lapurtu eta itzultzeko dirua eskatzen zien jabeei. Beraz, garraioari estortsioa egiten jarduten ziren Leon inguruan. Hiru gizon atxilotu zituzten Camponarayan 100.000 euroko balioa zuen luma-kamioi bat indarrez lapurtzea eta ibilgailuaren jabeari estortsioa egitea egotzita.

Kamioia lapurtu eta egun batzuetara, jabeari atzerriko telefono zenbaki batetik deitu zioten bankuko bi kontutan dirua sartzeko eskatuz, ibilgailua itzultzeko baldintza gisa. Biktimak 1.000 euro transferitu zituen arren, ez zuen kamioia berreskuratu.

Ponferradako Guardia Zibilak hilabeteetan ikerketa sakona egin ondoren, gaizkile-taldeko hiru kide identifikatu eta Madrilen atxilotu zituzten abenduan.



CRISTALBOX®

**TRUCK
SERVICE**

Servicio especializado para
los profesionales del transporte

Gutxieneko soldata propioa eskatzeko elkartu dira euskal sindikatuak

Los sindicatos ELA, LAB, ESK, STEILAS, Etxalde e Hiru trabajarán conjuntamente para fijar un nuevo sueldo mínimo interprofesional que refleje la realidad socioeconómica y sindical de Hego Euskal Herria. Entienden que sería un avance hacia la soberanía y dieron el primer paso el 8 de enero al registrar tanto en el Parlamento Vasco como en el Parlamento de Nafarroa una Iniciativa Legislativa Popular que culmine con la concesión de la capacidad de regular el salario mínimo a las administraciones de Hego Euskal Herria. Al mismo tiempo también intentarán un acuerdo interprofesional con las patronales. Los sindicatos creen que el Acuerdo Interprofesional y la Iniciativa Legislativa Popular son instrumentos complementarios y han decidido trabajar conjuntamente ambas vías.

Euskal sindikatuak gutxieneko soldata propioaren aldeko ekimena abiatu dute urtarrilaren 8an Nafarroako eta Erkidegoko Parlamentuetan Herri Ekimen Legegilea eskatuta.

Bi bide jorratuko dituzte ELA, LAB, ESK, Steilas, Etxalde eta Hiru sindikatuak. Batetik patronalarekin Lanbide arteko Akordio edo Hitzarmena erdiesten saiatuko dira eta bestalde Herri Ekimen Legegilea abiatu dute Hego Euskal Herriko errealitate sozioekonomikoa eta sindikala islatuko duen LGS berria Euskal Herriaren burujabetzaren aldeko aurrerapauso nabarmena izango litzatekeela uste dute sindikatuak.

«Patronalarekin Akordioa eta Herri Ekimen Legegilea bide osagarriak direla ulertuta, bi bide horiek lantzearen alde egiten dugu» diote sindikatuak.

Esan bezala, bi bideak osagarriak direla uste dute

sindikatuak eta batera jorratuko dituzte, gutxieneko soldata propioa finkatuko duen Lanbide arteko Akordioa batetik eta bertako instituzioek gutxieneko soldata ezartzeko ahalmena izatea helburu duen Herri Ekimen Legegilea bestetik.

Langileei babesa

Gutxieneko soldata ezartzeak langileentzat babes-dimentsioa du, sindikatuen ustez, soldata baxua duten jardueratan ezarriko baita, soldaten egonkortasuna ekarriko du oro har, eta, gainera, aberastasuna banatzeko edota kohesio sozialerako tresna ere izango da. Helburu nagusia pobreziaren mugaren azpitik diren herritarren kopurua gutxitzea eta soldaten goranzko joera bultzatzea.

Euskal Administrazioetan sindikatuak aurkeztutako Herri Ekimen Legegile proposamenean esaten denez «Gutxieneko soldata nabarmen igotzeak eragina izango luke EAeko 200.000 eta Nafarroako 80.000 langile ingurutan, gehienak zerbitzuen sektorean lan egiten dutenak eta lan-baldintza prekarioagoak dituztenak. Alde horretatik, neurri horrek eragin bereziki positiboa izango luke emakumeengan, migratzaileengan, gazteengan eta desgaitasuna duten pertsonengan. Hau da, gutxieneko soldataren igoerak lagunduko luke genero soldata arrakala amaitzen, baita beste soldata arrakala batzuk ere, hala nola jatorriaren, adinaren edo aniztasun funtzionalaren araberakoak» .

«Una subida sustancial del salario mínimo tendría un impacto especialmente positivo sobre mujeres, jóvenes y migrantes»

Charla en Lasarte sobre la campaña Kit Digital que obsequia ordenadores

Kit Digitala ekimenari buruzko hitzaldi informatiboa antolatu du Hiru sindikatuak Lasarte-Orian, urtarrilaren 21ean, asteartean, arratsaldeko 18.00etan, Beterri-Buruntzako Mankomunitatearekin lankidetzan, garraiolariak ordenagailu berria erosteko aukera honen xehetasun guztiak izan ditzaten; jakina da %100eko laguntza daukala garraiolariak bere gestio guztiak erraztuko dizkion ordenagailua eskuratzeko edota bere webgunea sortzeko.

La charla organizada por el sindicato Hiru en colaboración con la Mancomunidad de Beterri Buruntza sobre la iniciativa Kit Digital el día 21 de enero a las 18.00 de la tarde en las instalaciones de Lasarte- tiene el objetivo de informar y transmitir a los transportistas todos los detalles de estas ayudas que les permite obtener un ordenador de manera gratuita para realizar todas sus gestiones o crear su página web.

Los interesados en participar en la charla pueden obtener más información en las oficinas o en la página web del sindicato donde tienen toda la información y pueden rellenar un formulario para inscribirse.

La promoción denominada Kit Digital subvenciona al 100% la adquisición de un ordenador para realizar sus gestiones, facturación electrónica, informes de ingresos y gastos; control de inventario, así como para la elaboración de presupuestos, pedidos o albaranes. También pueden obtener ayudas para la elaboración de la página web accesible y auto-gestionable que desee el transportista con su consiguiente diseño y plan SEO de posicionamiento personalizado y seguimiento mensual.

Deberán rellenar un formulario y elegir el modelo de ordenador profesional portátil o de mesa que mejor le vaya de

una amplia lista publicada por el ministerio.

Ordenador nuevo

El programa del ministerio de transportes fija unas bases reguladoras o requisitos que deben cumplir los transportistas interesados para recibir la subvención. Es un requisito que el ordenador adquirido sea relativamente nuevo, con lanzamiento posterior al primer trimestre de 2023, tarjeta gráfica y de sonido integradas, al menos 2,9 GHz de velocidad, 16 GB de memoria RAM y 512 GB de almacenamiento, entre otros requerimientos.

El transportista también puede consultar y aclarar cualquier duda en la dirección consultasPTS@acelerapyme.gob.es; en el número de teléfono 900 909 001, o presencialmente en las Oficinas AceleraPyme. El programa Kit Digital se enmarca dentro del Plan de Recuperación, el Plan de Digitalización de Pymes 2021-2025 y la Agenda España Digital 2025, tiene un presupuesto de 3.067 millones de euros, financiado por la Unión Europea a través de los fondos Next Generation EU con el objetivo de digitalizar los servicios de autónomos y pequeñas empresas. Las empresas de informática ya están ofreciendo sus propuestas, soluciones y facilidades para acceder al programa.

Urtarrilak 21 asteartean, arratsaldeko 18.00etan, emango dira Kit Digitala deituriko laguntzaren xehetasun guztiak

ERC pide «democratizar» el Comité

Kataluniako ERC alderdiak CNTC Errepideko Garraio Komitea «demokratizatu» beharra aldarrikatu du Diputatuen Kongresuan. Martxoan hasiko da Komitea berritzeko prozesua eta ordezkariak irizpideak aldatzeko eskatu zion Oscar Puente Garraio eta Mugikortasun Iraunkorreko ministroari, garraioan ari direnen %70, garraiolari autonomo eta enpresa txikiak, komitetik kanpo daudelako. Ministroak proposamen guztiak aztertzeko prest daudela aitortu zuen, baina zailtasunak nabarmendu ere bai, araudi aldaketa konplexua eskatzen duela argudiatuz.

Los representantes de ERC en el Congreso de los Diputados interpellaron recientemente al Ministro de Transportes, Oscar Puente porque con la actual configuración del Comité Nacional de Transporte por carretera (CNTC) los transportistas autónomos y pequeñas empresas no están suficientemente representados. La diputada de ERC, Inés Granollers, reclamó «democratizar» el Comité, el órgano por excelencia de representación del sector ante la Administración, de cara a la próxima renovación de este órgano que debe realizarse a partir de marzo.

ERC considera que el criterio que rige la forma de otorgar la representación que ostenta cada organización deja fuera al 70% de los transportistas (pequeñas empresas y autónomos).

Una cuestión de no poca relevancia para ERC si tenemos en cuenta que «solo el 10% del sector está compuesto por las grandes empresas del

transporte y que son los que más representatividad tienen en el Comité, frente a un 20% de medianas empresas y un 70% de pequeñas y autónomos», que estarían infra representados, a su juicio.

Sin posibilidad de entrar

En su argumentación, Inés Granollers denunció que este desequilibrio entre la composición real del sector y su representación en el CNTC provoca que un 10% esté negociando en nombre de todos los trabajadores del sector, y lo achaca al criterio con el que se establece la representatividad de cada organización, que prima el número de camiones de las empresas frente a las autorizaciones de transporte que ostenta cada organización. Este criterio, provoca, en su opinión

que «las pequeñas empresas y los autónomos se quedan sin posibilidades de entrar».

El ministro no lo ve fácil

El interpelado, Óscar Puente, ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, señaló que el Gobierno está abierto a estudiar todas las propuestas de cara a la renovación del CNTC, pero «siempre con la máxima solidez, solvencia jurídica y consenso del sector». Eso sí, Puente ya advirtió que cambiar el actual sistema de representatividad de los transportistas no se puede realizar, sólo, cambiando el decreto ministerial que lo regula.

Puente consideró que la modificación afectaría al propio reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, «por lo que supondría un cambio de mucho más calado del que pudiera parecer».

Unión de los pequeños

Por último, el ministro de transporte, se mostró convencido de que, pese a que se trata de un sector muy atomizado, con una gran presencia de autónomos y pequeñas empresas, siempre pueden asociarse en organizaciones que aglutinen una representatividad suficiente para solicitar su ingreso en el CNTC.

«Komiteko kideak aukeratzeko irizpideek ordezkari gabe uzten dute garraiolarien %70, enpresa txiki eta autonomoak»



Iñigo Aldalur eta Juanan Kaltzadak ordezkatu zuten Hiru urtarrilaren 11n Bilbon Sareren manifestazioan.



«Behin betiko, bakea, konponbidea eta elkarbizitza» eskatu zuen Euskal Herriko langileriak hiriburuetan

ELA, LAB, ESK, STEILAS, CGT/LKN, CNT, Hiru eta EHNE sindikatuek bat egin zuten abenduaren 20an goizez Euskal Herriko lau hiriburuetan, «Behin Betiko!!! bakea, konponbidea, elkarbizitza» eskatzeko «Euskal preso, iheslari eta deportatuak lantokietara!» leloarekin.

Aipatutako sindikatuen iritziz, Euskal Herriak bizi duen gatazkaren konponbidean urrats garrantzitsuak eman diren arren, korapiloak daude askatzeko, eta salbuespen egoerak hor diraute oraindik: «gaur Iruñan, Gasteizen, Donostian eta Bilbon Hego Euskal Herriko gehiengo sindikala ordezkatzan dugun sindikatuok berriro elkartu gara, gure herriak urtetan bizi izan duen gatazkaren ondorioen konponbideak duen garrantzia mahai gainean jartzeko».

Hiru sindikatuak parte hartu zuen, halaber, Bilbon urtarrilaren 11n, behin betiko, bakea, konponbidea eta elkarbizitza eskatuz burutu zen manifestazioan.

Dos meses más de plazo para sustituir el tacógrafo

Urtarrilaren 1etik aurrera 56 egunetako jardueraren datuak eraman behar ditu nahitaez nazioartean dabilen garraiolariak kamioian. Orain arte erdiak begiratzeko zituzten. Garraiolarien txartel gehienek nahikoa leku dute datu horiek guztiak gordetzeko. Komeni da, dena den, hori horrela dela baieztatzea. Bigarren belaunaldiko takografo berria derrigorrezkoa izango da nazioartean dabilentzat, martxoaren 1etik aurrera. Jarri ez duenak isun handia jasotzeko arriskua izango du. Lehenengo belaunaldiko takografo digitala dutenek, abuztuaren 18ra arteko epea dute aldatzeko.

El transportista debe estar alerta con los cambios normativos en la legislación sobre el tacógrafo digital, ya que corre el riesgo de ser sancionado con severidad. Los que trabajan en rutas internacionales deben disponer obligatoriamente de un tacógrafo digital de segunda generación y justificar si se les requiere la actividad del día y los 56 anteriores. La Comisión Europea ha alargado el periodo para realizar la sustitución hasta el 28 de febrero. A partir de esa fecha los que no dispongan del nuevo tacógrafo pueden ser sancionados con multas cuantiosas, como por ejemplo de 2.000 a 4.000 euros en las carreteras españolas, entre 866 y 3.464 en las italianas, 1.500 en las alemanas o entre 1.200 y 1.600 en las de Portugal. Las sanciones más duras se prevén en las carreteras francesas ya que pueden alcanzar los 30.000 euros e incluso el ingreso en prisión.

Los nuevos tacógrafos acentúan el control de los tiempos de conducción de los transportistas.

Y los agentes encargados de inspeccionarlo podrán obtener los datos desde la distancia. La Guardia Civil dispone de aparatos para recabar la información por control remoto. Las empresas también pueden controlar desde hace años el recorrido de los conductores desde la distancia mediante los localizadores y ahora con el tacógrafo.

La UE aprobó las nuevas normas sobre tacógrafos en 2020. Entraban en vigor el 1 de enero de 2025. Ahora ha alargado el plazo hasta marzo. Le ha llamado «período de dos meses de aprendizaje educativo», y no comenzará a multar hasta marzo de 2025. Las verdaderas razones, entre otras, que muchos transportistas no han sustituido el

tacógrafo, por los problemas de abastecimiento de tacógrafos digitales de segunda generación así como la sobrecarga de trabajo en muchos talleres instaladores.

Mejoras del tacógrafo digital

Esta versión 2, equipada con tecnología punta, presenta varias mejoras con respecto a los de la primera generación; dispone de nuevas funciones como el registro automático del cruce de fronteras; el registro de la posición del vehículo en la carga/descarga, así como, el sistema de teledetección rápida de posibles manipulaciones o la implementación del sistema de autenticación proporcionado por Galileo; y facilita el intercambio de datos con los agentes de control entre otras.

2005eko martxotik aurrera hasiko dira isunak jartzen takografo berririk ez daukaten gidariei. Frantsesak dira zigorrik zorrotzenak.



Takografo berriak aurrekoen antzekoak dira itxuraz.

Los transportistas que tienen tacógrafo inteligente de primera generación también deben sustituirlo, si hacen transporte internacional, en este caso antes del 18 de agosto de 2025. Pero, tienen que tener en cuenta, que desde el 1 de enero es obligatorio enseñar si se les requiere los datos

correspondientes de 56 días, y no de 28 que se pedía en 2024; por lo tanto se les recomienda verificar si las tarjetas de conductor tienen suficiente capacidad de almacenamiento.

Si no tiene suficiente para guardar todos esos datos deberá

[Lehen belaunaldiko takografo digitala dutenek abuztuaren 18ra arte daukate aparatua aldatzeko epea nazioartean jarduten badira](#)

pedirse su sustitución y mientras tanto conservar la información de manera manual. Tanto los tacógrafos analógicos como los de primera generación no desaparecen pero siguen siendo válidos sólo en las rutas estatales y locales.

Resumiendo, el transportista que hace rutas internacionales, tiene dos meses para instalar el nuevo tacógrafo. La fecha límite para que dispongan de un tacógrafo inteligente de segunda generación es el 28 de febrero de 2025.

Datos de 56 días

A partir del 1 de enero los transportistas deberán justificar obligatoriamente sus actividades del día en curso y los 56 días anteriores, ya sea con la tarjeta de conductor del tacógrafo, discos diagrama o impresiones. En principio toda la información está en el tacógrafo y no será necesario, salvo en casos excepcionales, imprimirlo para justificar la información de los últimos 56 días.

Las tarjetas guardan información más allá de los 28 días que miraban hasta ahora en carretera. Es fácil de comprobarlo imprimiendo los datos de 56 días, que, ya se verá, evidentemente están en el tacógrafo.

Ahora, el tiempo indeterminado (?) siempre debe ser cero. Es obligatorio realizar las entradas adicionales de los tiempos cuando no tengan introducida la tarjeta o disco en el tacógrafo, para registrar las actividades de todos los tiempos que no tengan registros. «Nos pueden sancionar si en el tacógrafo hay tiempo indeterminado. Después del símbolo de interrogación deben figurar dos ceros. Esos tiempos los debemos justificar de otra manera, con los discos».

ERREPORTAJEA

El registro del inicio de las operaciones de carga y descarga en el tacógrafo inteligente es opcional actualmente. Voluntario. No es obligatorio y no hay en vigor normativa que lo sancione. No tiene nada que ver con el registro del selector de actividades. Es independiente. Si el transportista abandona el lugar, debe registrar «descanso» con el selector de actividades. Y si decide permanecer en el lugar registrará «otros trabajos».

Cruce de frontera

El nuevo tacógrafo digital inteligente de segunda generación registra automáticamente los cambios o cruces de fronteras, pero el transportista debe comprobar si su tarjeta de conductor del tacógrafo lo registra correctamente, no hay problema si son tarjetas GEN2V2 o homologación 07. Pero hay otras tarjetas de conductor que no tienen capacidad para almacenarlo, GEN2V1, y en ese caso deben hacerlo manualmente.

No es necesario cambiar la tarjeta de conductor hasta la fecha que corresponda, pero si no registra los cruces de frontera, el transportista deberá hacerlo manualmente. La mejor manera de corroborarlo y la más recomendable es imprimir un ticket nada más cruzar la frontera y mirar si ha guardado los parámetros del paso de frontera. Si no lo ha registrado, habrá que hacerlo manualmente, seleccionándolo e indicando de nuevo el «lugar de inicio». Tampoco es necesario señalar que finaliza la jornada, si no es el caso.

El tacógrafo digital inteligente de segunda generación registra automáticamente los lugares de inicio y final del período diario de trabajo (bajo el fondo azul), también



Takografo berria jartzeko laguntza izan dute. BEZa ordaindu dute soilik.

registra nuestra posición de forma automática cada 3 horas (bajo el fondo amarillo), y además el registro de cambio o cruce de fronteras (bajo un fondo verde).

Descarga de datos

Los plazos para realizar la descarga de los datos del tacógrafo y la tarjeta no cambian, se deben descargar cada 28 días la tarjeta de conductor y cada 3 meses la memoria del tacógrafo. Los expertos recomiendan que se realicen las dos descargas juntas, y disponer así las descargas de cada mes. Los transportistas de

Hiru pueden hacer las descargas en las oficinas del sindicato.

El control pasa a ser de 56 días y el transportista corre el riesgo de ser multado en carretera por no hacer las correspondientes recuperaciones de la reducción del descanso de 45 a 24 horas antes de finalizar la tercera semana siguiente.

Ahora podrán mirar la actividad de ocho semanas, 56 días, y comprobar si se han realizado las recuperaciones oportunas. Ya no valdrá hacer descansos de 45 y 24

[Hilero jaitsi beharko dituzte garraiolariak euren txarteleko datuak eta hiru hilabetetik behin takografoaren memorian daudenak](#)



Garraiolariak baieztatu dezake pausak ondo egin dituen ala ez.

horas semanales sucesivamente, porque comprobarán más semanas y sancionarán.

Conducción y descanso

Las normas sobre tiempos de conducción y descanso del tacógrafo son estrictas:

- Se permite una conducción ininterrumpida de 4 horas y media.
- Es obligatoria una pausa de 45 minutos o dos pausas intercaladas en las 4 horas y media, primero una pausa de al menos 15 minutos, y después otra pausa de al menos 30 minutos.
- La conducción diaria máxima es de 9 horas, salvo dos días por semana (de lunes a domingo) 10 horas.
- La conducción semanal máxima permitida es de 56 horas y la

conducción bisemanal máxima de 90 horas.

- El descanso diario normal es de 11 horas continuadas o, si es fraccionado: primero un descanso de al menos 3 horas, y después otro de al menos 9 horas.
- Se puede reducir el descanso diario hasta 9 horas, 3 veces entre descansos los semanales.
- El descanso semanal normal será de 45 horas.
- Se podrá reducir a 24 horas pero siempre que en dos semanas consecutivas tengas al menos uno de 45 horas y otro de 24 horas.
- Las minoraciones del descanso semanal hay que recuperarlas antes del fin de la tercera semana siguiente.

Txoferrak dituzten garraiolariak kontuan izan behar dute gidaldi eta atsedendien arauak urratuz gero, euren dela ardura eta zigorra

Responsabilidad del propietario

Los transportistas autónomos que tienen chóferes deben de tener en cuenta que el responsable de las sanciones de los tiempos de conducción y descanso es el propietario del vehículo, pero el conductor es responsable también si ocurre un accidente.

En caso de accidente, la cosa se complica mucho. No sólo es la sanción por incumplir la normativa de descanso. Si el transportista autónomo ha incumplido los tiempos de conducción y descanso, no debería estar allí.

Sanciones elevadas

Aquellas empresas que no cumplan con la obligación de instalar el nuevo tacógrafo a tiempo tendrán que enfrentarse a multas y sanciones severas e incluso la inmovilización del vehículo. Si a partir del 1 de marzo de 2025 y durante una inspección se descubre que un vehículo afectado con un tacógrafo obsoleto está circulando en carretera, se impondrá la misma multa igual que si no llevara instalado ningún tacógrafo.

Las normas sobre transporte por carretera, concretamente las relativas a tacógrafo, tiempos de conducción y descanso, así como la calificación de infracciones graves de las normas de transporte son iguales para todas las empresas de transporte en la Unión Europea.

No obstante, las sanciones no son uniformes y cada Estado miembro aplica las propias. Eso sí, conducir sin un tacógrafo homologado puede traer consecuencias graves y sanciones en todas partes que pueden acarrear incluso la pérdida de honorabilidad del transportista o la suspensión del permiso.

ERREPORTAJEA

Las sanciones más duras se impondrán en las carreteras francesas. Pueden alcanzar 30.000 euros y un año de ingreso en prisión. En las carreteras españolas la penalización por incumplimiento de la normativa 1054/2014 puede llegar a 2.002 euros, mientras que en Portugal las multas pueden oscilar entre 1.200 y 6.000 euros, en Italia entre 866€ hasta 3.464 €, y alcanzar 2.030 en Hungría, así como 1.500 euros en Eslovenia o Alemania.

Subvenciones para cambiar

Algunos transportistas autónomos se han beneficiado de las ayudas del ministerio de Transportes para digitalizar la actividad entre los que se incluía la subvención para instalar un tacógrafo de digital inteligente de segunda generación.

Cabe destacar que el ministerio ha destinado un presupuesto de más de 110 millones de euros para ello. Muchos transportistas se han beneficiado de las ayudas. Sólo han pagado el IVA. Algunos, por si acaso, aunque habitualmente no se desplacen a otros territorios europeos. Curiosamente, los transportistas que cargan o descargan en Baiona y Hendaia sí han tenido que cambiar de tacógrafo porque se considera transporte internacional.

Control remoto Guardia Civil

El ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha entregado a la Guardia Civil 30 dispositivos de detección remota, financiados también con los fondos europeos



NextGenerationEU, para supervisar a distancia los datos sobre conducción y descanso de los tacógrafos inteligentes y mejorar así el control de las empresas que incumplen la normativa.

Los tacógrafos inteligentes disponen de una antena que permite a los agentes detectar, en los vehículos en movimiento, indicios de incumplimientos tanto los excesos en el tiempo de conducción como reducciones en los descansos obligatorios, así como conducciones sin tarjeta o manipulación de los tacógrafos. Esto facilita la decisión de parar el vehículo y realizar el control oportuno.

De esta manera, la inspección puede ser mucho más efectiva y selectiva, pues los agentes pueden detectar, en remoto, indicios de incumplimientos para tomar la decisión de parar y controlar el vehículo. Por tanto, permitirá dirigir los controles a las empresas más

incumplidoras y luchar, de forma más efectiva contra la competencia desleal.

Fechas para los cambios

28 de febrero de 2025: Aquellos vehículos de más de 3,5 toneladas de transporte internacional que lleven instalados tacógrafos analógicos o digitales de primera generación deben ser sustituidos por un nuevo tacógrafo inteligente de segunda.

18 de agosto de 2025: Los vehículos de transporte internacional de más de 3,5 toneladas que lleven instalado un tacógrafo inteligente de primera generación deben equiparse con uno de segunda generación.

1 de julio de 2026: Los vehículos ligeros y las furgonetas que hacen transporte internacional, con un peso de más de 2,5 toneladas también deben estar equipados con un tacógrafo de segunda generación. Por lo tanto, por primera vez, los conductores de este tipo de vehículos ligeros de transporte tendrán que registrar los tiempos de conducción y descanso. Y cumplir la normativa.

Poliziak urrutitik behatu ditzake takografoen datuak. Horrek erraztu egingo die lana eta zantzuak dituztenean gelditu kamioiak

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.

▶ ELKARRIZKETA

Bittor Rodríguez Iglesias **Transportista**

«Pasé unas navidades cerca del Círculo Polar Ártico, a 28 grados bajo cero»

1995eko gabonak Suedian, Ipar Polo eta Zirkulu Artikotik hurbil, Gällivare izeneko herrixkara bidean pasa zituen Bittor Rodríguez garraiolariak. Bidaia luze batzuk egin baditu ere, oroitzapen berezia du neguan, toki hotz eta izoztura egin zuen joan-etorriaz. Pneumatiko erraldoiak eraman zituen bertaraino bospasei aldiz Gasteiztik Suedia iparraldeko meategi batera. Lehenengo aldiz, gabonetan. Guztira 20 egun pasa zituen, orduan, abiatu zenetik itzuli zen arte.

El transportista Bittor Rodríguez pasó las navidades de 1995-96 cerca del Círculo Polar Ártico. «La nochevieja la pasé en el barco que me llevó de Alemania a Suecia, de Travemünde a Malmö, y descargué el día de Reyes, los neumáticos gigantes que llevaba, para una mina de cobre en Gällivare».

Gällivare es un municipio de la Laponia sueca, situado a 1.198 kms al norte de Estocolmo, en el condado de Norrbotten, a 100 km del polo ártico. «De Malmö al destino había 1.700 kms. Es una bonita ciudad minera, puerta de entrada a las montañas, los bosques y los glaciares de la espectacular Laponia». Tiene aproximadamente 8.500 habitantes y es el último punto antes de aventurarte en la naturaleza que la rodea.

Bittor Rodríguez transportaba neumáticos radiales gigantes de la factoría que la multinacional Michelin tiene en Gasteiz a la pequeña localidad sueca. «A una mina de cobre, igual que el de Aznalcóllar en Andalucía que se hizo famosa porque contaminó las aguas del parque Natural de Doñana después de que reventara una presa y se vertieran lodos tóxicos, el 25 de abril de 1998. Ambas eran propiedad de la empresa sueca Boliden. Poco más tarde estalló también la Balsa Minera de Gällivare en Suecia y, desde entonces, la mina está ya cerrada».

«Esta muy arriba. Desde Gasteiz había unos 4.000 kms. de distancia. Y hasta el punto más al norte de Suecia, arriba del todo, quedarían unos 500 kilómetros. Los que más

pronto hacían el viaje lo hacían en 18 días. Yo me lo tomé con tranquilidad y tardé 20. Una parte se hacía en barco, durante 8 o 9 horas según las inclemencias meteorológicas y el estado del mar» nos cuenta Bittor sin perder la sonrisa.

«Una vez pasado Estocolmo, desde la ciudad de Sundsvall, que está a cuatro horas desde la capital sueca, ya estábamos fuera de la civilización, no había pueblos... El día que descargué, 6 de enero de 1996, estábamos a 28 bajo cero. Fui sólo. Ese viaje de Navidad fue el primero y la única vez que fui en invierno. Repetí luego pero en otra época más agradable, en verano, y fue una gozada».

Ese primer viaje «para mí fue una aventura, tenía 23 años, aunque sea duro. No sólo es el trabajo, no se puede obviar el frío que hace, vas todo el rato sobre nieve, siempre es de noche, nunca amanece del todo. Aclaraba un poco al amanecer, pero amanecer, lo que es amanecer, no amaneció nunca. Aclaraba y ya. Luego en verano es al revés, oscurecía pero no anochecía. Una gozada. Vas viendo el paisaje, los numerosos lagos que hay, no hace frío... Son más de mil kilómetros circulando por pinares, un bosque constante, aproximadamente cada 80 kilómetros llegabas a una aldea, o pueblo, y pensaba, «si tengo una avería aquí me comen los osos».



Elurretako zakurra darabil kamioian Bittor Rodríguez garraiolaria.

Bittor Rodríguez transportaba enormes ruedas para los camiones de las minas. «Incluso tuve que dar una vuelta de aproximadamente 600 kilómetros por la altura que llevaba. Iba a 4,50 metros. Las ruedas ya medían casi cuatro». De Dinamarca a Suecia se puede pasar por un túnel, pero ni lo intentó por la altura.

En la ciudad de Gällivare tuvo la suerte de conocer a un cubano que vive allí con su familia sueca. «Allí olvídate de hablar en castellano. Nadie lo habla. Pero me encontré con un cubano... Llegué el día de Reyes con nieve y 28 grados bajo cero, era mi primer día allí, no andaba nadie por el pueblo, una

«Abentura izan zen. Neguan gaua oso luzea da han, ia 24 ordukoa. Egunsentian zertxobait argitzen du. Udan kontrakoa. Gozatu handia»

recta con casas a los lados. Se mueven en motos de nieve. Se acercó primero un coche, me puse el plumífero, guantes, gorro... y bajé. Se acercó también una moto de nieve, miró la dirección del albarán y me dijo que «five» minutos. Pasó una hora, y yo nervioso: siempre es de noche allí, no había amanecido, y no aparecía nadie, pero al rato llegaron dos motos de nieve; el hombre venía con un cubano, cada uno en su respectiva moto. `Hola hermano, ¿qué tú haces aquí?´ me dijo. Ya llevaba seis o siete días sin hablar castellano. Desde que, en el ferry, que me llevó de Alemania a Suecia, hable con otros transportistas. Parecía que estaba soñando».

Era un cubano que salió de la isla en un barco, y se instaló allí donde llegó. En Estocolmo le dieron los papeles, conoció a su mujer y fueron a vivir más al norte. «Ya le dije que tenía que haber mirado un poco el destino del barco, porque pasó de las agradables condiciones de Cuba, de una cálida temperatura a estar bajo cero durante muchas horas al mes. `Hermano son cosas de la vida´, llegó a decirme. Ya tenía

un par de hijos con su compañera sueca. Hicimos amistad. Fui cinco o seis veces. Era mi contacto allí´.

No era totalmente sencillo el viaje de, más o menos, 18 días. Era una aventura: «un marrón, había puentes que no entrábamos por la altura y había que desviarse. En algunos sitios, el máximo de altura era 4,05. Fueron seis viajes, creo, hasta que reventó la presa. Era interesante por lo que se ganaba, pero hoy ya tampoco quiero hacer viajes de 18 días. Hubo algunos que estuvieron hasta 22 días de viaje. Estando de soltero no te importaba, y fue interesante, una aventura. Hoy, cualquiera va de vacaciones a esos sitios, pero entonces tenía su atractivo, ir al círculo polar ártico. Los amigos estaban flipando, el viaje tenía su exotismo sin lugar a dudas».

Era la envidia de sus compañeros y amigos. «Me preguntaban, ¿y a dónde vas pues?´ a Alemania o a Suecia y se les ponían los dientes largos. Alguno ya me acompañaba a veces. Nadie iba hasta allí arriba, como mucho a Estocolmo. Desde ahí hasta Gallivare había 1.135 kms. más de 13 horas.»

Bittor lleva 30 años en el sector y ya ha hecho algún otro viaje largo. «Una vez fui al sur de Marruecos y otra vez a la parte asiática de Turquía. Normalmente no iba nadie allí. Salía un viaje al año. También con ruedas de Michelin. Fui a Izmit, 3260 kms desde Irun, no estaba lejos de Estambul, y fue famoso porque desapareció a causa de un terremoto de magnitud 7.4 que sacudió el noroeste de Turquía el 17 de agosto de 1999 de madrugada. El seísmo duró 37 segundos, mató a alrededor de 17.000 personas y dejó un saldo de aproximadamente un millón de damnificados sin hogar. La



Gasteizko Michelinetik gurpil erraldoiak eraman zituen Suediara.

ciudad de İzmit fue la más dañada por el temblor».

Bittor explica que «era mucho más duro tirar para el norte, por la nieve y las inclemencias del

tiempo, que hacia el sur o al este». Ante la pregunta de si pasó miedo, responde que no: «es seguro, precisamente por el frío tremendo que hace; se te queda la mano pegada como cuando lo metes en

«Maroko hegoaldera joan nintzen behin. Turkiako Asiako partera hurrengoan. Hala ere, gogorrena, Suedia eguraldi eta elurrarengatik»



siempre en la cabina del vehículo. Es un husky siberiano de raza, habituado al frío. «Son perros procedentes de tierras árticas. Están acostumbrados a andar por la nieve y preparados para sobrevivir en condiciones extremas... se utilizaban para tirar de los trineos pero hoy también se usan como mascotas o en actividades deportivas.» Ya no va por allí, pero Bittor circula siempre acompañado por el perro nórdico Baltó.

El perro husky llamado Baltó se hizo famoso en 1925 cuando en trineos llevaron los medicamentos que necesitaban unos niños enfermos de difteria al pueblo aislado de Nome en Alaska. El mar estaba congelado y una tormenta dificultaba su traslado por vía aérea por lo que recorrieron 1.000 kilómetros en trineos tirados por perros. Baltó tiene una estatua de bronce, obra de Frederick Roth, en Central Park de Nueva York con la inscripción: «Resistencia - Fidelidad - Inteligencia» y su cuerpo disecado se expone en el Museo de Historia Natural de Cleveland. Varias historias de Baltó fueron llevadas al cine y Bittor acabó llamado así a su perro.

Balto zakur huskya da Bittor Rodriguezen kopilotua.

el congelador. Pues es lo mismo: el frío helado hace que las ruedas se agarren al suelo. Es peligroso hasta Estocolmo. Al no hacer tanto frío y ser tan húmeda la carretera resbala un montón. A partir de ahí no hay peligro. El camión se agarra a la nieve seca y no patina. Teníamos que echar gasoil allí. El de Alemania tenía mucha parafina y se congelaba. Utilizan otro tipo de gasoil».

El pueblo le recordaba «al Oeste americano», porque una carretera lo cruzaba por la mitad. «Todo el mundo miraba al camión y se

preguntaba, ¿Qué hace éste aquí? Gällivare, cerca del círculo polar ártico, una de las localidades más al norte de Europa, tendría unos 8.000 habitantes aproximadamente».

Bittor trabaja habitualmente escoltado por un perro de las nieves llamado Baltó que le acompaña

«Zortzi mila biztanle ditu Gällyvare herrixkak. Iritsi orduko denak nituen begira. Ipar Polara bidean Suediako azken herrietakoa da»



Mekanika eta Elektrizitatea
Zerbitzu ofiziala

DAF
ISUZU

SCHMITZ
CARGOBULL

943 624193 info@tallerespamendi.com

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

DAF salmenta 699 838 069

Elurra egiten duenerako aholkuak eman ditu Trafiko Zuzendaritzak

La DGT hace una serie de recomendaciones para circular en periodo invernal cuando haya una previsión de nevada en la carretera. Levantar el pie del acelerador, no frenar hasta recuperar la adherencia o no rectificar la dirección para no perder el control del vehículo son algunas de las advertencias o consejos de los responsables de Tráfico si se encuentra con placas de hielo o nieve. Los responsables del sindicato Hiru, a su vez, recomiendan a los transportistas vascos que aplacen el viaje y se queden en casa.

Elurra eta izotza dagoenean gidatzea oso arriskutsua izan daiteke. Gurpilen eta zoruaren arteko itsaspen edo atxikidura galduko da. Labainkorra bilakatzen da errepidea eta ibilgailuaren kontrola galtzeko arrisku handia izaten da. Garraiolariak ondo dakizkitez horrelakoetan egin beharrekoak. Zaharrenen aholkua elurra datorrenean etxean gelditzeko litzateke, baina gerta daiteke etxetik urrun harrapatu eta bueltatu nahi izatea. Negua iristerako kontuan izan beharrekoa da antikongelantea jartzea ibilgailuan.

Errepidean elurra pilatzen hasten denean arreta handitu beharra da, kontu handiz gidatu, alegia. Ez despistatu eta ezustekoak aurreikusitu. Gidatzeko modua erabat aldatu beharra dago: bolanteari suabe eragin, abiadura gutxitu eta martxa luzeak erabili kontrolari eusteko eta ibilgailuak zoruarekiko atxikimendua galdu ez dezan; ez frenorik zapaldu, segurtasun distantzia luzatu eta

saiatu bolantea ahalik eta gutxiena mugitzen.

Aurrekoarekiko distantzia

Aurreko ibilgailuekiko distantzia uztea oso garrantzitsua da beti, baina elurra edo izotza dagoenean are garrantzitsuagoa. Aurreko ibilgailuarengandik urruntzea komeni da ilararen batean frenatu behar izanez gero denbora izateko. Aurreko ibilgailuek elurraren gainean egindako bidea jarraitzea ere gomendatzen dute.

Eta normalean baino martxa bat luzeagoa hartzea, behintzat lauan edo aldapa gora denean. Elur edo izotz gainean aldapa jaisterakoan, kontrakoa, martxa laburrak erabili poliki poliki jaisteko freno zapaldu

beharririk izan gabe. Hori, soilik, ezinbestekoa bada eta oso suabe.

Elurra kentzeko makinak

Elurra kentzeko makina asko ibili ohi dira Euskal Herriko errepidetan. Nahiz eta bidea garbi egon ez da fidatu behar. Alde batetik pozgarria da errepidetik zenbait zentimetroko elur kapa kendu eta aurrera egiteko aukera izango dugulako. Dena den, makinaren pala pasatu ondoren azpi azpian gelditzen dena sarri izotz kapa fina izaten da, eta arriskua areagotzen da, pneumatiko berezi edo kateak erabiltzen ez baldin badira.

Beraz, elur ekaitza aurreikusita dagoenean, etxean gelditzea da aukerarik onena. Batez ere izotza da

La DGT aconseja adoptar precauciones en caso de nevada, consultar el estado de la vía y disponer de cadenas y neumáticos apropiados



La acumulación de nieve provoca inconvenientes en la carretera. El hielo, mayores contratiempos.

arriskutsua. 3 graduko hozberoaren azpitik errepidean izotz plakak sortu daitezke. Horrelakoetan ez da azeleratu ez frenatu ez bolantea erabili behar. Komeni da gurpilak zuzen eramatea, eta, behin izotz plakatik atera eta gero, erabili bolantea norabidea aldatzeko.

Lehenengo, kamioiak

Elurra egiten hasten denean garraiolaria errepide bazterrean blokeatuta gera daiteke. Errepide asko itxita egongo dira, baita autobideren bat ere. Eta lehenengoak kamioiak geldituko dituzte, alerta horia iragarri orduko.

Trafiko arduradunek aurretik jakinarazten dute alerta. Kolore berdekoak elurtea hasi dela

Los primeros en sufrir las restricciones de circulación de las autoridades serán, como es habitual, los vehículos pesados

La alerta roja implica ya que la carretera está cubierta de nieve o hielo; el negro, que hay mucho espesor y se prohíbe la circulación

adierazten du. Kamioiek eskubiko erreitik joan beharko dute nahitaez. Horiak, hasi dela elurra errepidea hartzen, kamioiek gelditu egin beharko dute. Gorriak errepidea elurrez bete dela. Beltzak, bidea elurrez gainezka dagoela eta beraz zirkulazioa ibilgailu guztientzat debekatuta dagoela.

Elurra hasten denean, horri aurre egiteko neurriak hartzeko eskatzen dute arduradunek: errepidera atera aurretik bideen egoera

konsultatzeko eta pneumatiko zein kate egokiak eskuratzeko. Trafiko arduradunek jakinarazten dute zein errepide dauden itxita eta zeintzuk diren alternatibak.

Neurri bereziak hartu ohi dituzte eta posible da zerbait errepidetan kamioien zirkulazioa debekatzea, abiadura mugak jaiste eta beste murrizketa batzuk adostea.

Segurtasuna ziurtatzeko ohiko aholkuak jakinarazi dituzte Trafikoko arduradunek. Elurra ari badu, informazio paneletako mezuei adi egon eta kasu egiteko, polizien argibide eta esandakoak betetzeko, elurra kentzeko ibilgailuentzat ezkerreko erreia libre uzteko, eta kontu handiz ibiltzeko, esaterako.

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. CAPa berritzeko ikastaroa egingo da urtarrilaren 18, 19, 25, 26 eta otsailaren 1ean Lasarteko bulegoan eta otsailaren 8, 9, 15, 16 eta 22an Langraitzekoan. ADRa berritzeko ikastaroa, aldiz, otsailaren 14, 15 eta 16an egingo da Lasarteko bulegoan.

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

El sindicato Hiru organiza cursos de **Formación continua de CAP, Obtención y renovación de ADR** en las oficinas de Lasarte-Oria, Larrabetzu y Langraitz-Oka. Los siguientes serán de renovación del CAP, los días 18, 19, 25 y 26 de enero y 1 de febrero en Lasarte y 8, 9, 15, 16 y 22 de febrero en Langraitz. Y renovación de ADR los días 14, 15 y 16 de febrero en Lasarte.

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 **donostiarras@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**

Salgai

Se vende furgoneta **Transporter**
659 613 855

Se vende semirremolque **Smith**
678 428 844

Se vende camión 3 **Man**,
240 caballos, 4 tm
656 709 184

Se vende tractor Scania R450 y
semirremolque Flieg extensible
684 305 180

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 2025

Seguros obligatorios

	HIRU 2025	GRÚA O VOL.
CABEZAS TRACTORAS (NACIONAL- INTERNACIONAL)	1.536,50 €	1.588,24 €
CAMION RIGIDO NACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	1.234,55 €	1.379,50 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.405,15 €	1.526,10 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.664,85 €	1.794,95 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.756,65 €	1.864,45 €
CAMION RIGIDO INTERNACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	1.234,55 €	1.379,50 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.405,15 €	1.526,10 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.821,05 €	1.927,05 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.955,20 €	2.118,15 €
SEMIRREMOLQUES (NACIONAL-INTERNACIONAL)	495,00 €	524,35 €
REMOLQUES (NAC.- INTER.)		
DESDE 3,5TNS/10TNS	318,25 €	322,35 €
>10TNS	384,95 €	399,50 €
FURGONETAS	1.035,00 €	

- * 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 60,69 €/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 2025
Coberturas ICCA	150 €	5.000	194,89 €
Robo	150 €	10.000	225,39 €
Mojaduras	150 €	15.000	287,94 €
Roturas	150 €	20.000	345,78 €
Mala estiba general (max. 50.000)	300 €	25.000	402,35 €
Huelgas	150 €	30.000	451,32 €
Riesgos Extraordinarios	150 €	35.000	502,95 €
Carga/Descarga	150 €	40.000	549,47 €
Gastos remoción 6.000€		45.000	622,39 €
Suma asegurada <6.000 capital 5.000	Sin franquicia	50.000	628,69 €
Suma asegurada >6.000 capital 5.000	Sin franquicia	55.000	691,55 €
		60.000	729,77 €
Mala estiba general		65.000	767,00 €
Contratada con un max. de 50.000 euros		70.000	799,10 €
10% con un mínimo de 1.200 euros	300 €	75.000	867,57 €
		80.000	905,30 €
Daños/contaminación de polizones		85.000	955,60 €
Suma asegurada <10.000 capital 5.000	10 %	90.000	992,97 €
Suma asegurada >10.000 capital 10.000	(Mínimo 1.200)	95.000	1.056,19 €
CMR Transportista LCTTM/CMR	150 €	100.000	1.093,90 €
Robo	300 €	105.000	1.163,05 €
		110.000	1.175,64 €
		115.000	1.213,36 €
		120.000	1.225,93 €
		125.000	1.269,94 €
		130.000	1.276,21 €
		135.000	1.332,79 €
		140.000	1.364,22 €
		145.000	1.383,10 €
		150.000	1.389,38 €
		200.000	1.615,71 €
		300.000	1.999,21 €

Seguros de responsabilidad civil

	2025 con patronal Fact. de 130.000	2025 con patronal Fact. de 260.000	Peligrosas con patronal Fact. de 130.000	Peligrosas con patronal Fact. de 260.000
Límite asegurado 300.000 €	140,14 €	213,91 €	326,01 €	537,83 €
Límite asegurado 600.000 €	246,48 €	329,21 €	430,28 €	688,45 €

► 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!

Badator negua
Badatoz elurra eta izotza

Sudoku zail xamarrak

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

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

131. aleko erantzunak



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

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

Norbere datuak / Datos personales

Afiliazio zenbakia:
Número de afiliado

Izen abizenak:
Nombre y apellidos

NAN:
DNI

Jaiotze data:
Fecha de nacimiento

Helbidea:
Dirección

Herria:
Población

PK:
CP

Telefonoa:
Teléfono

Posta elektronikoa:
Correo electrónico

Jarduera datuak / Datos de la actividad

Enpresa baimen zenbakia:
Número de afiliado

Kopia ziurtatuaren mota eta zenbakia:
Nº copia certificada

Mota:
Serie

Lan mota:
Tipo de trabajo

Ibilgailua:
Vehículo

Matrikula:
Matrícula

Zama:
Carga útil

Erdi-atoia:
Semirremolque

Matrikula:
Matrícula

Banketxea:
Entidad bancaria

Kontu korrante zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

Sindikatu zerbitzuak / Servicios del sindicato



Sinadura / Firma:

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

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

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

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

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

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

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



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



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

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

Además con las Tarjetas Star y Eurotrafic de Cepsa:

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

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

CEPSA

Tu mundo, más eficiente.

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

**Lau zerbitzugune dauzka
Bideko Aterpek Hego Euskal Herrian:
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***