GARRAIO LARIOK

HIRU

GARRAIOLARIEN EUSKAL HERRIKO
SINDIKATUAREN ALDIZKARIA

139. ZK
2026/03

Iñigo Aldalur «Elorri»

«Hay chóferes afincados en la cabina de su camión»

EHNE. ELA, ESK, Hiru, LAB eta STEILAS

Martxoaren 17an, GREBA OROKORRA

EDITORIALA

Jubilación demorada

La jubilación anticipada llegará a la mayoría de los transportistas autónomos vascos una vez que se jubilen. No hace mucho, parecía que iba a ser posible el reconocimiento de la actividad del transporte como penoso y peligroso, y la sucesiva articulación de los coeficientes reductores que fijen el tiempo que el trabajador puede adelantar la jubilación, multiplicando ese coeficiente por los años trabajados y cotizados. Sin embargo, de momento no hay ni reconocimiento de actividad peligrosa, ni coeficientes reductores ni nada, a pesar de que sindicatos, asociaciones de empresas de transporte y Gobierno central se quieran colgar medallas por ello.

UGT y CCOO que el octubre en 2024 convocaron y luego desconvocaron una huelga para reclamar el adelanto, han tardado en pedir formalmente el reconocimiento del transporte como actividad peligrosa. Lo hicieron en octubre de 2025 y desde esa fecha el Gobierno tiene seis meses para certificar la evidente penosidad y peligrosidad del transporte. Sin embargo ni los citados sindicatos tienen la seguridad de que vaya a ser reconocida, ya que han convocado movilizaciones exigiendo la jubilación anticipada para el sector y contra «las trabas del Gobierno», el 10 de marzo en Madrid.

El Gobierno responde a la falta de conductores con la regularización de trabajadores inmigrantes. Los transportistas preferirían que la Administración trabajara para mejorar sus condiciones de trabajo, responder a las numerosas muestras de precariedad existentes y apoyar la jubilación anticipada de los chóferes veteranos, medidas que ayudarían y permitirían un relevo generacional más adecuado. En general rechazan esa regularización de los transportistas inmigrantes, si se trata de normalizar para explotar. Está bien que legalicen a los trabajadores inmigrantes, pero habría que vigilar e inspeccionar también las condiciones en las que trabajan.

Asimismo, el ministerio de la Seguridad Social ha pedido a los interesados en la jubilación anticipada que faciliten su NIF. Los citados sindicatos UGT y CCOO están gestionándolo mediante los formularios publicados en sus páginas web a rellenar por los transportistas, a pesar de que el Tribunal Supremo haya anulado la obligatoriedad de identificar a los interesados al estimar en parte una impugnación del sindicato CGT. Es extraño que la Administración reclame una información que ya dispone. Parece una maniobra más para demorar la articulación de la jubilación anticipada en el transporte.

«Garraiolariei erretiroa urte batzuk aurreratzeko aukera laster abian izango dela dirudien arren, oraingoz ez da ezer lotua; apirilerako erabaki behar du Administrazioak lanbide arriskutsu izendatu edo ez»

Eli Salvatierra

El Supremo aclara los requisitos de las cláusulas de «debida vigilancia»

Una reciente sentencia del Tribunal Supremo ha disipado las dudas que podría generar las cláusulas y requisitos de «debida vigilancia» que habitualmente introducen las compañías aseguradoras en las pólizas de seguros sobre robos en camiones para precisamente evitar pagos a los clientes.

Con esta cláusula, las compañías de seguro intentan excluir o condicionar el pago del valor de la mercancía por robo siempre que el vehículo no esté estacionado en un lugar que cumpla determinados requisitos, como ser un estacionamiento seguro, con vigilancia, etc.

El Tribunal Supremo ha aclarado que estas disposiciones son cláusulas limitativas de derechos y por ello solo son válidas si se cumplen los requisitos de transparencia y aceptación. Así, deben de destacarse de forma especial en los contratos para que sean identificadas y aceptadas expresamente por el cliente asegurado por escrito.

De no cumplirse estos requisitos, en especial la aceptación expresa del cliente, avalada con su firma, a juicio del Tribunal Supremo se considerará y entenderá que la citada clausula es NULA y la compañía no podrá oponer la misma para no abonar los perjuicios ocasionados por el robo en el vehículo al asegurado.

Ciertamente es una sentencia que esclarece la situación sobre esta cláusula, que generaba dudas hasta el momento.

Sin embargo, se prevé que las Compañías aseguradoras intentarán adaptar sus pólizas a esta nueva situación.

«Epaitegi Gorenak baliogabetu egin du aseguru konpainiek lapurretetako kalteak ez ordaintzeko erabiltzen zuen trikimailua, «zaintza egokia» delako bete beharra; bezeroak espresuki onartu beharko du poliza sinatzerakoan»

Jon Altuna

Denboraren orratza

Garraioa asko aldatu da XX. mendetik XXI.era. Lehen mapa zen oinarri, gaur egun erlojua, denbora. Mapa aldean hartu eta edonora joateko gai ziren garai hartako garraiolariak. Beste kontu askori, edota ezeri, begiratu gabe. Bazekiten noiz abiatuko ziren, baina ez zekiten noiz itzuliko ziren. Egun, GPSak ordezkatu du mapa, eta ez dago atzeratzeko eta bidean galtzeko aukerarik. Abentura kutsurik. Penagarria.

Erlojua baino kronometroa da egungoa, lasterketa batean gaudela dirudi. Nonbaitera edo zerbaitera iristeko atzera kontaketa etengabea. Orratzak aurrera baino atzeraka doazela esango nuke, egundo. Atzera doazen segundo eta minutuen kontaketa horrek iristeko presioa areagotuko du, zenbat falta zaigun adieraziko digu. Gaur egungo bizimoduaren isla latza dela ere esango nuke. Horretan datza.

Lehen denborak ez zuen hainbesteko garrantzirik. Iristea zen erronka eta helburua. Gaur ala bihar. Egun ez dago aukerarik, helburuak estuagoak dira, iritsi, iritsi beharra dago eta halako ordutarako, gainera, nahitaez. Tamalez.

Denbora oso estimatua da, baina, oro har, ez dugu ezertarako denborarik. Lanak, eta ezinbesteko bilakatu diren beste jarduera batzuek jaten digute denbora. Presaka gabiltza beti, eraginkortasunak baldintzatzen du denbora. Denbora galtzen dugu gustuko ez ditugun zereginetan, lanean, esaterako. Gure denbora da, baina ez erabat gurea. Bete beharrak ditugu, saihestezinak.

Naturaren erritmo motel hori bera ere, bizitu egin dela dirudi. Ez dago lasaitasunik, lasai lasai ibiltzerik. Ezin denbora izoztu eta gorde; gero, nahi dugunean, erabiltzeko. Ordaindu egiten digute, saldu egiten dugu eta ia ezertarako denborarik gabe bizi gara, erretxin, txin txin diruaren hotsa. Poz txikiak ditugu noizbehinka, geurea denean, libre gaudenean. Eskerrak.

Azkarregi dabil mundua. Azkar ematen du bere ardatzaren inguruan buelta, jira eta bira; azkar ematen dio eguzkiari itzulia, bixkor pasatzen da eguna, astea, urtea. Korrika goaz hara eta hona, inguruaz gozatzeko tarterik gabe eta ez da hori ona. Eraginkortasuna da lehentasun eta arazo iturri. Ezinegona eragiten du, estuasuna, estresa, egonezina. Emaitza onen parametrotik ken dezagun denbora eta jarri osasuna.

Bazen gure herrian pertsona xelebrea, lagunartean elkartean zegoenean denbora oso bizkor joaten zela zioen, soziedadeko erlojuaren orratzak azkarrago zebiltzala fabrikakoak baino. Behin elkarteko erlojua eraman zuen lantokira, denbora azkarrago joango zelakoan, baina esperimentuak ez zuen funtzionatu.

«Ha cambiado el transporte del siglo XX al XXI. Hace unos años el transportista usaba mapas. Ahora se pierde con el GPS»

Aurkibidea

AZALEAN

Garraioko jokabide desegokiak salatu ditu **Iñigo Aldalur *Elorri*** garraiolariak

IRITZIA

03 EDITORIALA
Gehiegi atzeratzen ari da garraiolaria garaiz erretiratzeko aldarrikapen historikoa

05 ABOKATUAREN TXOKOA:
Aparkaleku segurua erabili beharraren inguruko zalantzak argitu ditu Gorenak
Eli Salvatierra

06 IRITZIA
Jon Altuna
Denboraren orratza

ZER BERRI?

08 Euskal Herrian langileen soldata minimoa eskatuz Greba Orokorra burutuko da martxoaren 17an

10 Elurtearengatik bide bazterrean geldiarazi zituzten garraiolariak haserre dira Trafiko Zuzendaritzarekin

13 Gasolioa igotzen denean Garraio Ministerioaren formula erabiliko da konpentsatzeko. Nahitaezkoa da

ZER BERRI?

14 Hiru sindikatuak parte hartuko du Korrikan euskararen alde Olaberrian eta hiriburuetan

15 50 urte bete dira poliziak Gasteizen martxoaren 3an borrokan ziren langileen aurka eraso zuenetik

16 Hiru sindikatuaren batzar orokorra egingo da apirilaren 18an Langraitz Okako Zentro Zibikoan

ALBISTEAK

18 Lan istripuetan 84 langile hil ziren 2025ean Euskal Herrian, horietatik gehienak, 22 lagun, garraiolariak ziren

22 Datorren apirilean erabakiko du Pedro Sanchezen Gobernuak garraioa lanbide arriskutsua den ala ez

32 **DENBORA-PASAK**

ELKARRIZKETA

27 Iñigo Aldalur *Elorri*: «Presa ez da sekula lagun ona izan, eta garraioan ari direnentzat, are gutxiago»

31 Hiru sindikatuak eskainiko dizkie 2026an 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).

Huelga general el 17 de marzo contra el empobrecimiento laboral

Greba orokorrera deitu dute langileria LAB, ELA, Steilas, Hiru eta Etxalde sindikatuek, Euskal Herrian gutxienez 1.500 euroko soldata eduki dezagun. Gutxieneko soldata hori lortuz gero, oro har denak hobetuko lirateke, eta aberastasunaren banaketa egokiagoa litzateke.

La mayoría sindical vasca ha convocado una huelga general el día 17 contra el empobrecimiento de la clase trabajadora y el empeoramiento de las condiciones laborales y sociales, así como para exigir que en Euskal Herria queremos decidir un salario mínimo de 1.500 euros, que conllevará una mejora de todos los salarios y del reparto de la riqueza. «Queremos que se decida aquí el salario mínimo y que la riqueza se reparta de una manera más justa».

Los sindicatos rechazan que las ganancias de algunos crezcan exponencialmente a costa de que cada vez más personas trabajadoras no lleguen a fin de mes. «Las desigualdades crecen y afectan aún más a determinados sectores y colectivos sociales; entre estos, las mujeres, las personas jóvenes, las migradas y/o racializadas. Por eso es especialmente importante en esta huelga la presencia y visibilidad de diversas realidades, porque hay muchas formas de participar. Esta huelga lo construimos entre todas».

Salario mínimo digno

Los sindicatos ELA, LAB, Steilas, Hiru y Etxalde pararán el 17 de marzo para que todos los vascos tengan un salario mínimo digno, y al mismo tiempo reclaman a los partidos que den pasos efectivos para ello: critican la actitud adoptada por PNV y PSE en el Parlamento Vasco, «han renunciado a su responsabilidad y evitan dar pasos reales y eficaces en la materia».

Asimismo, los sindicatos denuncian que quieren limitar el debate a menciones generales a la negociación colectiva, sin interpelar a la patronal, ni asumir compromisos claros para conseguir las competencias necesarias.

Cabe destacar que el parlamento de Gasteiz rechazó el 5 de marzo una moción de EH Bildu que recogía algunas reivindicaciones de los sindicatos, por ejemplo que interpelen a la patronal para que inicie una negociación y acuerde con los sindicatos que en todos los convenios de Euskal Herria se fije un salario mínimo.

Al Gobierno Vasco, a su vez, le reclaman, por un lado, que garantice un salario mínimo de 1.500 euros en los empleos financiados con dinero público, y por otro, que se comprometa a negociar con el Gobierno del Estado las competencias necesarias para poder establecer por ley un salario mínimo propio en Euskal Herria.

Los sindicatos insisten en que en los últimos años se ha incrementado de forma importante la precarización

«Langile orok gutxienez 1.500 euroko soldata izan dezala eskatzen dute sindikatuek; horrela aberastasuna egokiago banatuko da»

Nafarroako sindikatuetako ordezkariek greba orokorrera deituz egindako agerraldia.

«Gasolioa gora doa, prezioak, oro har, ere bai, eta soldatak ez dira gastuak beste igo. Beraz erosteko ahalmena galdu dugu»

laboral y el coste de vida. El salario mínimo establecido desde el Estado no responde a la realidad socioeconómica de Euskal Herria y advierten de que la pobreza entre personas con empleo está cada vez más extendida. Ante esta situación, consideran fundamental establecer un salario mínimo propio que se decida aquí para evitar la pobreza laboral.

Sube el precio del gasoil

En un contexto especial, en el que sube el gasoil a niveles exagerados, un incremento genérico de los precios durante los últimos años y un estancamiento o contención de los salarios que no se incrementan tanto como los gastos, es evidente que la sociedad en general está perdiendo poder adquisitivo y se está extendiendo la pobreza incluso entre las personas que trabajan pero no les llega para llegar a fin de mes. Por todo ello los sindicatos piden que los sueldos tengan un límite digno por abajo, que nadie trabaje por menos de una cantidad que han cifrado en 1.500 euros.

Kote Elizalde: «Gazteak egoera makurragoa du»

Kote Elizalde Nafarroako Elbete herriko garraiolari autonomoak argi du garrantzitsua dela Gutxieneko Soldata, hemen, Euskal Herrian erabakitzea, oro har langileria osoaren «egoera hobetuko» lukeelako, batez ere gazteen etorkizunari begira, «gu gaizki bagaude, gure gibeletik helduko diren gazteek panorama makurragoa dute».

Ttipi Ttapa aldizkarian egindako elkarrizketa batean adierazi du garraio sektorea «arrunt gaziki» dela, etorkizun iluna duela: Bere ustez, txoferrak baldintza txarretan ari dira, ordu asko lanean, estrak behar bezala kobratu gabe, «seguru nago gure sektorean ere badirela 1.500 euro baino gutxiago kobratzen dutenak».

Onartezina da hori Koteren iritziz; gainera, garraioan bezala, beste arlo batzuetan ere gazterik ez izatea: «Baina nor hasiko da lanean horrelako soldata eta baldintzekin? Patronalak langile esklaboak nahi ditu eta jendea nazkatuta dago». Horregatik enpresariei «mahaian eseri eta solas egiteko» eskatzen die, «lehenbizi soldata duina negoziatu dezatela» eta gobernuei, aldiz, begiak irekitzeko: «ez dute ikusten edo ez dute ikusi nahi, gazteek geroari begira arazo handia dutela».

Martxoaren 17ko grebarekin bat egingo du garraiolariak, eta denei parte hartzeko deia egin die: «Gelditu dezagun dena, denon artean egin behar dugu bultza, ea denon artean helburuak lortzen ditugun».

Elurtean, azkarregi eta arrazoirik gabe gelditu zituztelako, haserre garraiolariak

El enfado de los transportistas paralizados del 23 a 25 de enero en algunas carreteras españolas fue monumental. Consideraron una medida desproporcionada, el temporal no fue tan intenso como se pensó, y criticaron también que más de 10.000 camiones quedaran paralizados de viernes a domingo, «en lugares completamente inadecuados, sin ningún tipo de servicio disponible, ni de aseo ni de alimentación y consumiendo sus tiempos de trabajo».

Garraiolariak sutan dira urtarrila bukaeran Trafiko Zuzendaritzak azkarregi eta arrazoi argirik gabe geldiarazi zituztelako bide bazterrean eta baldintza desegokietan egon behar izan zirelako bizpahiru egunetan.

Elurtea handia zetorrela eta, alertaren maila gorria agindu zuen Trafiko Zuzendaritzak. Kamioi astunei zirkulazioa debekatu zitzaien eta milaka garraiolari bide bazterrean geldiarazi zituzten asteburuan.

Garraioaren komitearen ustez, premiaz eta neurriz kanpokoa, izan zen kamioi astunei urtarrilaren 23tik 25era jarritako debekua, gehiegizkoa eta ulergaitza.

Atsedenleku egokirik ez

Gainera, erabaki horrek garraiolariei eragin zizkieten kalteak errefusatu zituen komiteak, kezka adierazi zuen errepidean ez dagoelako gidari profesionalentzat atseden leku eta oinarrizko zerbitzugune egokirik. Arlo honetan, euren iritziz, «hutsune eta gabezia asko dituzte». Larunbatean bertan Pere Navarro Trafiko Zuzendaritzaren burua kargutik kentzeko eskatu zuen Garraioaren Komiteak.

El Comité del Transporte pidió la dimisión de Pere Navarro.

«La prohibición de circular los camiones fue una medida totalmente improvisada. No hubo un mínimo argumento objetivo»

Hainbat garraiolari haserre ziren, batetik, arrazoi argirik gabe milaka kamioi geldiarazi zituztelako eta bestetik ondo prestatu gabeko tokietan egon behar izan zirelako. Gero ez zen elur ekaitza hainbesterako izan, baina kaltea eginda zegoen. Milaka garraiolarik orduak eman behar izan zituzten geldirik zerbitzuguneetatik urrun. Horregatik «gidariek atseden hartzeko baldintza duinak dituzten tokiak oinarrizkoak dira» komitearen ustez, eta azpiegitura egokiak eskatu zituen.

Baliabideak handitu

Elurteak eragiten dituen eragozpenei aurre egiteko beharrezko baliabide tekniko eta langileak erabiltzeko eskatu zuen Garraioaren Komiteak, errepideak zabalik mantendu eta garraiolariak bere lana egin ahal izan dezan. Prebentiboki bideak azkarregi itxi zirela ere salatu zuen, legea urratu zela, alegia.

Conetrans eta Fenadismerrek ere euren kexa adierazi zuten. Erabakia «inprobisatua» izan zela eta arduradunek «argudio argirik» ez zutela eskaini, salatu zuten. «Ez zituzten garraiolariek jasan dituzten ondorioak kontutan hartu».

Trafiko Zuzendaritzak alerta gorria ezarri zuen, hau da, kamioi astunen zirkulazioa debekatu zuen. Beltza denean errepidea mozten da, ibilgailu oro da geldi.

Conviene revisar el estado general del vehículo antes de que llegue el temporal de nieve o hielo

El transportista en general sabe que en invierno puede complicarse la conducción y sufrir alguna avería por las condiciones climatológicas con nieve, hielo, lluvias intensas, viento y temperaturas bajo cero y que debe tener el vehículo en perfecto estado. Por lo tanto, deberá mirarlo previamente, equiparse correctamente, ser prudente y consultar la información del tráfico y del tiempo antes de arrancar el motor para evitar los riesgos de la estación invernal.

Será adecuado chequear el estado de algunos elementos del camión para evitar averías típicas de esta época del año, como, nivel y estado del anticongelante; batería y sistema eléctrico; escobillas del limpiaparabrisas; presión, desgaste y profundidad del dibujo de los neumáticos; sistema de frenos y sistema completo de iluminación, así como, el estado del calentador del gasoil en motores diésel.

La mejor recomendación para el transportista cuando anuncian temporal de nieve será que se quede en su casa. Es lo más seguro. Si no, es necesario coger algún equipamiento extra además del material obligatorio como cadenas metálicas o fundas textiles, linterna con pilas, rascador de hielo y Powerbank o cargador portátil, herramientas básicas, ropa de abrigo y manta térmica. Asimismo, no puede faltar agua y algo de comida, así como, la ya obligatoria baliza V16 conectada en previsión de retenciones, bloqueos por nieve u otras incidencias.

En caso de corte de carretera por nieve o hielo, lo primero será la señalización del vehículo; luego, informar a la empresa y, si es necesario, a emergencias. Se recomienda permanecer en el camión salvo indicación expresa, limitar el uso continuo de la calefacción y, de vez en cuando comprobar que el tubo de escape no queda cubierto por nieve para evitar intoxicaciones.

Al volante cuando la calzada presenta hielo o nieve, deberá conducir más atento; reducir la velocidad; aumentar la distancia de seguridad; utilizar marchas largas para mantener la tracción; evitar frenazos bruscos y usar el freno motor. En caso de que haya placas de hielo no se deben realizar adelantamientos. Las maniobras laterales, giros bruscos y aceleraciones repentinas son los movimientos que más riesgo generan en superficies deslizantes. En caso de alerta, cuando las autoridades así lo indiquen será necesario colocar cadenas o fundas. También es importante, mantener una correcta distribución de la carga para evitar pérdidas de control.

Durante el invierno, también son frecuentes las lluvias intensas y prolongadas así como el riesgo de aquaplaning. Para evitarlo se aconseja reducir la velocidad y evitar si es posible los charcos profundos; usar siempre las luces de cruce, pero, no, la luz antiniebla trasera salvo que la visibilidad esté reducida y tener neumáticos en condiciones para facilitar el drenaje de agua.

Hiru insiste en que se use la fórmula para repercutir la subida del gasóleo

Irtenbide bakarra du garraiolari autonomoak, gasolioa neurrigabeki garestitzen bada. Garraioaren tarifa egokitu egin beharko du prezio berrira. Eta horretarako badauka tresna. Garraio ministerioak formula egokia dauka erabilgarri bere webean; gakoa zera da, bezeroek nahitaez onartu behar dutela agindutako prezio igoera.

HIru insta a los transportistas autónomos para que utilicen la fórmula establecida por el Ministerio de Transporte para repercutir obligatoriamente la subida del precio del gasóleo en los precios de transporte. Es evidente que el precio de los carburantes se ha disparado y parece que no parará de subir en varias semanas «hasta niveles sin precedentes» según algunas fuentes, como consecuencia del ataque de Israel y EEUU contra Irán y la inestable situación de los países del Golfo Pérsico.

Hiru recuerda al transportista que sigue vigente la cláusula oficial de revisión obligatoria del precio del combustible en los precios del transporte aprobada en marzo de 2022 debido a los constantes incrementos del precio del carburante que se dio entonces como consecuencia del conflicto entre Ucrania y Rusia. Muchos no lo habrán utilizado en los últimos meses o años de relativa tranquilidad, pero deben saber que no ha sido anulado ni clausurado y se debe volver a utilizar si los precios del gasoil no paran de subir.

El Ministerio de Transportes mantiene actualizada en su web la fórmula de variación del precio del gasóleo que es una herramienta esencial para el transportista; ya que le permite conocer el suplemento que debe aplicar en la factura, es decir, la actualización de los precios del transporte dependiendo de la variación exacta del precio del gasóleo. El transportista no tiene que negociar nada con el cliente, sino, simplemente repercutirlo y pasar el precio. https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/servicios-al-transportista/indice-de-variacionmensual-de-los-precios-medios-del-gasoleo-en-espana

Cabe destacar que la fórmula es de obligado cumplimiento por parte de los clientes del transporte. Aplicar la cláusula de revisión de los precios no es una opción, sino una obligación legal que ayudará al transportista a seguir siendo competitivo. No tendrá otro remedio. No será viable la actividad si no repercute esos costes.

Inevitable

La fórmula de revisión viene establecida por el Real Decreto-ley 3/2022 que obliga a su cumplimiento y la Orden Ministerial FOM/1882/2012 por la que se fijaron las condiciones generales de contratación en los transportes de mercancías por carretera. Está claro que el desorbitado precio de los carburantes condiciona la actividad del Transporte, y para el transportista autónomo es inevitable actualizar los precios.

La inestabilidad creada y la consiguiente alza del precio del petróleo por el reciente ataque de EEUU e Israel a Irán preocupa a transportistas y a todas las personas que dependen de los carburantes para desarrollar su labor. La subida de los precios del combustible será una de las primeras consecuencias del conflicto y del cierre por parte de Irán del estrecho de Ormuz, por donde circula el 20% del petróleo con destino a Europa.

«Nahitaez egokitu beharko du garraiolariak tarifa gasolioaren prezioetara, bestela, hobe du kamioia gelditzea, dirua galduko du eta»

Hacienda dificulta la labor de los pequeños operadores de gasoil

Estatuko Ogasunaren arau batek kalte handia egin die gasolioa salerosten duten operadore txikiei. BEZaren zergan ordaintzen duten dirua aurreratu egin behar dute. Operadore fidagarriaren izendapena duten konpainia handiek ez. Neurri horrek BEZaren ordainketan egon diren iruzurrak saihesteko helburua du, Aldama kasua da adibide, baina saltzaile txikiek ordainduko dute. Horrek asko estutu du sektorea.

Las empresas que no tengan la denominación de operador confiable que otorga la Agencia Tributaria, tienen que adelantar el dinero correspondiente al IVA, presentar una garantía que cubra el 110 % de la cuota -tomando como referencia los dos últimos meses- o no tendrán más remedio que realizar previamente el ingreso del impuesto en cada operación.

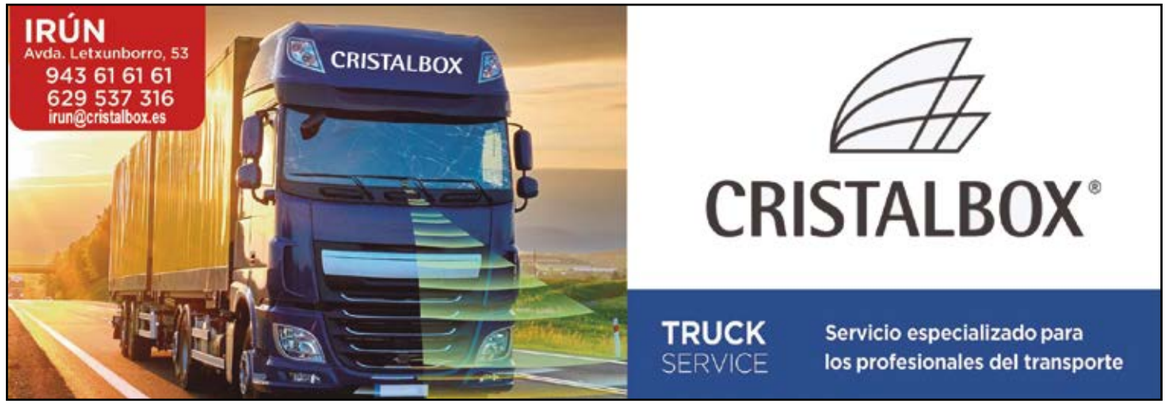
Las grandes compañías con esa calificación, por su parte, pueden actuar libremente. Presentar un aval de esas cantidades es inviable para los pequeños. Tienen que cumplir cuatro requisitos para obtener la calificación que se creó para atajar los fraudes en el abono del IVA de los hidrocarburos realizados entre otros por Aldama y otros defraudadores que utilizaron entramados de empresas o facturas falsas.

En primer lugar, la operadora debe estar inscrita en el registro; disponer el año anterior de un volumen de extracciones de, 1.000 millones de litros; haber estado activo como operador al por mayor durante tres años y tener solvencia financiera. Sólo los han conseguido unas pocas compañías como Repsol, Moeve (antes Cepsa), BP, Galp, Meroil, Disa, Esergui y Dyneff.

Multa a Repsol

Por otra parte, Repsol ha recibido una multa de 20,5 millones de euros por prácticas abusivas en 2022, cuando comenzó la guerra en Ucrania. Vendía más barato en su red de gasolineras que a las pequeñas distribuidoras.

«20,5 milioi euroko zigorra jaso du Repsolek gehiegikeriak egiteagatik. Merkeago saldu zuen 2022an bere sarean saltzaile txikiei baino»



Foru Aldundiak 28,5 milioi euro jaso zituen Gipuzkoan kamioiei jarritako bidesariarekin

La Diputación Foral de Gipuzkoa recaudó en 2024 28.550.196 euros con el peaje implantado por segunda vez en enero de 2023 a los camiones, en las carreteras N1 y A15. Es una cantidad importante que, en teoría, estará destinado a la conservación y mantenimiento de ambas vías. Ese año, 2024, fue el primero completo desde que se puso en marcha por segunda vez el citado peaje para camiones en enero de 2023.

28 milioi eta erdi jaso zituen 2024an Gipuzkoako Foru Aldundiak aurreko urtean kamioiei jarritako bidesari esker. Aldundiko arduradunek esandakoaren arabera, diru hori errepideak konpontzen erabili beharko litzateke. «Erabiltzen duenak ordaindu dezala» argudioa erabili zuten Aldundiko arduradunek bidesaria justifikatzeko. Dena den, ez du momentuz bildutako diru guztia konponketetan gastatu.

Felix Urkola, Gipuzkoako Foru Aldundiko Azpiegituren diputatuak azaldu duenez, %41,62 bideratu dira N1 eta A15 errepideak berritzeko, 11.882.678,74 euro guztira. Beste 996.810,05 erabili dira bi errepide hauetan argindarra ordaintzeko. Horrekin 2024an jasotako diruaren ehuneko 45,1 gastatu da aipatutako bi errepideen konponketan.

Nafarroako bidesariak doan

AP68aren Nafarroako zatia doan izango da azaroaren 11tik aurrera. Ez du tarte handirik Nafarroan autobide honek, guztira 39.7 kilometro dira Erribera aldean. Autoek ez dute ordainduko, bai ordea, kamioiek. Berdina gertatuko da A15ean, Iruña eta Tutera artean 2029tik aurrera. Kamioiek bakarrik ordainduko dute.

Bizkaia eta Araban ordaindua

Aurtengo azaroaren 11tik aurrera ez da Ap68 autobidea ordaindu beharrik izango Errioxa, Nafarroa eta Aragoiko lurretan. Bizkaiko eta Arabako foru Aldundiek aurreratu dute ordaindu egin beharko dela, tarifa zenbatekoa izango den zehaztu ez badute ere.

Nafarroako foru Gobernuko iturriek adierazi dutenez, autoek 2029an jada ez dute bidesaririk ordainduko, ez Ap68an ezta A15ean ere. Libre utziko dute autoentzat eta beraz, soilik kamioiek ordainduko dute. Gipuzkoako egoera berdinean egongo dira Nafarroan 2029an, soilik kamioiek ordainduko dute errepideak erabiltzeagatik.

Javier Remirez Nafarroako Gobernuko lehendakariordeak adierazi du 2029an jada autoek ez dutela ordaindu beharrik izango. Eta ordurako kamioiei bidesaria jartzea espero dutela, beraz, bakarrik kamioiek ordainduko dute Berastegi eta Tutera artean.

A partir de 2029 sólo pagarán los camiones en las autopistas de Nafarroa. Los turismos circularán gratis en la Ap68 desde noviembre

Justizia eskaera, martxoaren 3an, Gasteizen, poliziaren sarraskitik 50 urtera

Aurten 50 urte bete dira 1976an Gasteizen poliziak langileen aurka oldartu eta bost lagun hil zituztenetik. Horregatik ekitaldi berezia izan zen aurten langileen oroitzapena eta omenaldia. Jakina da euren eskubideen alde borrokan ari ziren langileak hiriburuko San Francisco elizan bilduta zirela poliziak sartu, tiro egin eta bost lagun hil zituenean.

Hiruk ere parte hartu zuen lore eskaintza eta beste ekitaldietan. Nagusiki justizia eskatu zuten; 50 urte pasa ondoren oraindik gauza asko argitzeko daudela gogorarazi. Milaka lagunek oroitu zituzten martxoaren 3an goiz eta arratsaldez 1976ko sarraskiaren biktimak 50. urteurreneko ekitaldietan.

Egun osoan izan ziren Gasteizen Hiru sindikatuko zenbait partaide. Goizean, guztien izenean, Jesus Lafraguak jarri zuen lore sorta Zaramaga auzoan biktimen omenez jarrita dagoen oroigarrian.

ZER BERRI?

Olaberrian parte hartuko du Hiruk Korrikan.- Olaberria eta Idiazabal artean parte hartuko du Hiru sindikatuak Korrikan martxoaren 28an goizez. 24garren korrika martxoaren 19tik 29ra bitartean burutuko da Atharratze eta Bilbo artean. Gainera hiriburuetan beste sindikatuekin batera ere kilometroa hartu du Hiruk. Iruñean izango da lehenengoa martxoaren 22an, 15.35etan, **790 km**; Baionan, 24an, 21.46etan, **1.478 km**; Donostian 25ean 12.14etan **1.747 km**; Gasteizen 27an 22:19 **2.656 km**; eta amaieran, Bilbon 29an eguerdian **3.431 km.** Hiruko kideak gonbidatuta daude batez ere Olaberriko kilometroan parte hartu dezaten. Argazkia duela bi urtekoa da, orduan Seguran hartu zuen lekukoa Hiruko langile Xabi Momoitiok.

• Asamblea General de Hiru el 18 de abril a las 12 del mediodía.- El Centro Cívico de Langraitz-Oka (Araba), albergará la asamblea anual del sindicato que se desarrollará a partir de las 12.00 del mediodía. Las asambleas anuales de la Cooperativa Bide-Aterpe y de la Sociedad Babesa se celebrarán previamente a las 9.00 y 10.30 horas respectivamente. Cada entidad realizará el balance del año 2025 y fijará sus planes para el presente año y siguientes, y aprobará, asimismo, los presupuestos anuales.

• Regularizaciones de las bases de cotización y cuotas del año 2024.- La Tesorería General de la Seguridad Social lleva semanas notificando las regularizaciones de las bases de cotización y cuotas de la Seguridad Social como autónomos correspondientes al ejercicio 2024. Los afiliados al sindicato tienen un plazo de 10 días naturales para abrir las notificaciones. Y una vez recibido el aviso se recomienda ponerse en contacto con su asesor que les informará de los pasos a seguir para actualizar las cuotas.

•Ayudas para el achatarramiento de camiones en Nafarroa.- Subvención directa para los transportistas navarros que den de baja definitiva en 2026 al antiguo camión, sin obligación de adquirir un vehículo nuevo. El plazo de presentación de solicitudes finaliza el 31 de octubre pero Hiru recomienda que no esperen ya que se conceden por orden de solicitud hasta agotar el presupuesto disponible. Más información en las oficinas de Galar, 948 281 024 o nafarroa@hiru.org.

AZOKA

Ikastaroak

ADR eta CAP ziurtagiriak eskuratzeko edota berritzeko ikastaroak antolatzen ditu Hiru sindikatuak Langraitz-Oka, Larrabetzu eta Lasarte-Oriako bulegoetan. Hurrengoak, Lasarten egingo dira: CAPa berritzeko ikastaroa apirilaren 25ean hasiko da; ADRa ateratzeko ikastaroa apirilaren 17, 18 eta 19an burutuko da, zisternei dagokiena hurrengo asteburuan eta ADRa berritzekoa, aldiz, maiatzaren 29,30 eta 31n, esan bezala, guztiak Lasarten.

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 se desarrollarán en las oficinas de Lasarte, el curso de renovación del CAP a partir del 25 de abril, la de obtención de ADR los días 17, 18 y 19 de abril (cisternas el siguiente fin de semana) y la renovación del ADR los días 29, 30 y 31 de mayo, todos en Lasarte-Oria.

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** para transporte internacional. **639 150 279**

Necesitamos **chofer,** para transporte de contenedores **630 267 101**
txaraka@txaraka.com

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**

Salgai

Se vende furgoneta **Transporter** **659 613 855**

Se vende semirremolque Schmitz **620 609 605**

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

84 langile hi ziren 2025ean lan istripuan, horietatik 22 garraiolariak

Azken urteotako errekorra: 22 garraiolari hilik lanean 2025ean

El transporte es la actividad que más siniestros laborales mortales ha padecido a lo largo del año 2025, fallecieron mientras trabajaban 22 transportistas vascos o transportistas de fuera que circulaban por las carreteras vascas. Uno de cada cuatro trabajadores que perdió su vida el año pasado era transportista. En total los sindicatos han contabilizado 84 trabajadores fallecidos en accidente laboral durante 2025. Muchos de ellos son siniestros no traumáticos, es decir, sufrieron ictus o ataques al corazón mientras trabajaban.

EHNE-Etxalde, ESK, Hiru, LAB eta Steilas sindikatuek otsailaren 10ean aurkeztu zuten Bilbon eta Iruñean 2025ean Euskal Herrian lanean hildako langileen estatistika jasotzen duen Laneko Ez-beharren Txostena. Aipagarriak dira, hildako langileen kopuru orokorra, beti ere txostenaren arabera, 84 langile hil ziren 2025ean lanean ari zirela; errepidean hildako garraiolarien kopurua, 22 hil ziren iaz; heriotza ez traumatikoen kopurua, bihotzeko arazoen ondorioz hildakoena, alegia, eta sektore batzuetan basogintzan edo zaintzan esaterako langile migratuen presentzia handia eta baldintza kaxkarrak.

Esan bezala, 84 langile hi ziren 2025ean Euskal Herrian lan istripuan, horietatik 22 garraiolariak. Guztira azken 10 urteotan ia 700 izan dira hildakoak. 2025eko laneko ezbeharren txostenaren aurkezpenean heriotza horien kopuru altua eta prebentzio neurrien porrota nabarmendu zuten sindikatuek. Horri dagokionez ez da berria, baina, aipagarria bai, enpresariek ez dutela istripurik gerta ez dadin beharrezko neurririk hartzen, eta Administrazioak ez duela araudia betearazteko neurri edota erabakirik bultzatzen.

Istripuak gora

Hain juxtu otsailaren 10ean bete ziren 30 urte Lan Osasun plangintza onartu eta Lan Arriskuen Prebentziorako Legea indarrean sartu zenetik. Sindikatuek salatu dute Euskal Herrian istripuen kopurua etengabe ari dela handitzen. Esan bezala, iaz 84 langile hil ziren Euskal Herrian istripuz, azken 10 urteetan gutxienez 696. Xehetasunak ere eman zituzten sindikatuek, «2025ekoa azken hamarkadako zifrarik altuena da; 84 hildakoetatik, 25 ez traumatikoak izan dira; 17, kolpeen edo harrapaketen ondorio; eta 3, altueratik erorita. Sektoreei dagokienez, nabarmendu behar da, besteak beste, hildakoetatik 22 garraiolariak zirela, 16 industriako langileak, 12 eraikuntzakoak eta 3 baso lanetakoak».

Los sindicatos denunciaron en la presentación que los empresarios no adoptan medidas para evitar siniestros y la Administración no revisa

22 garraiolari hil ziren lanean Euskal Herrian 2025ean. Fiteron lau gau berean.

Cuatro transportistas murieron en la N113 en Fitero, el 5 de marzo. Dos camiones colisionaron frontalmente de madrugada

Aipagarria da bestalde, euskal sindikatuek hildakoen zenbaketa egiteko orduan dituzten zailtasunak. Gardentasun ariketa bezala aurkeztu zuten txostena. «Bertan banan bana zerrendatzen dira lan istripu guztiak. OSALAN eta NOPLOIk, ordea, ez dute laguntzen. Ez dute heriotza horien guztien berri ematen».

Euskal Herrian iaz lan-istripuan hil diren 84 langiletatik ia laurdena, 22, izan dira garraiolariak. «Aipamen berezia eskatzen du garraioaren sektorean gertatzen diren istripu larrien kopuruak. Gero eta estuagoa da garraiolariaren lanbidea, gero eta istripu gehiago gertatzen dira eta 2025ekoa azken urteotako estatistikarik txarrena izan da».

Ezin ahaztu istripu batean, lau garraiolari hil zirela Fiteron martxoaren 5ean, gauez. Goizaldera bi kamioik aurrez aurre talka egin eta lau garraiolari hil ziren, bi emakumezko eta bi gizonezko, Iruñea eta Madril lotzen dituen N113 errepidean, 101 kilometroan, Fitero parean. Lauak garraiolariak, txandaka gidatzen zuten.

«Cabe destacar el número de accidentes graves y mortales en el sector. Cada vez se producen más; 2025 ha sido el peor en años»

Baldintza txarren ondorio

Jakina da istripu hauek sektoreko baldintza txarren ondorio direla. Kasu honetan esanguratsua da istripua gertatu den ordua eta bina gidari zihoazela ibilgailu bakoitzean: goizeko lauetan lanean ari ziren garraiolariak, gehienok atseden hartzen gauden orduan.

Kamioi bakoitzean bikote bat zihoan, biak garraiolariak. Kasu honetan, bi txekiarrak eta beste biak bulgariarrak. Jokabide oso arriskutsua da bi gidari joatea kamioi bakoitzean, bat gidatzen ari den bitartean bestea «atseden» hartzen; garraiolariak, geratu gabe gidatzen, gau eta egun; kamioia 18 ordutan martxan, ez da behar bezala atsedenik hartzerik. Euskal Herrian sekula gertatu den lan istripurik larrienetarikoa da.

Aipagarria da era berean, beste sektoreetan bezala asko direla heriotza ez traumatikoak, hau da, garraiolari asko hiltzen dira kamioiaren kabinan bihotzeko arazoren baten ondorioz. Bederatzi izan ziren 2025ean. Horregatik, aspaldidik ari da Hiru Sindikatua, lan arriskuen plangintzak egiten direnean, garraioan gertatzen den bihotzeko arazo kopuru handia kontutan izateko eskatzen.

Asko ez dira zenbatzen

Istripuan hildako garraiolarien kopuru orokorra ere nabarmendu daiteke. 22 garraiolari hil ziren lan istripuan 2025ean Euskal Herrian, 2024an baino 8 gehiago-. 14 izan ziren orduan hildakoak. Eta hori guztia, NOPLOI eta OSALANek ez dituzten arren heriotza asko

lan istriputzat jotzen. Esaterako Fiteron hildako lau garraiolariak ez dira Euskal Herriko ez Nafarroako estatistika ofizialetan ageri.

Sindikatuek txostenaren aurkezpenean salatu zutenez, Eusko Jaurlaritzak istripu hilgarrien kopuru garrantzitsu bat zenbatzeari uko egiten dio. Izan ere, sindikatuek identifikatutako 50 istripuetatik 30 baino ez ditu aitortzen. Garraiolarien heriotzak, obra zibilekoak, heriotza ez-traumatikoak edo in itinere edo in mision gertatutako hainbat ez dira kontuan hartzen. Kanpoan uzten dira istripua gertatu ez zen autonomia erkidegoan alta emanda ez dauden langileen heriotza guztiak.

Istripu latzena ezkutatu

Lan heriotza bezala ukatu diren 2025eko heriotzen artean, kasu honetan Nafarroan, bereziki larria izan zen gertaera nabarmendu zuten sindikatuek: aurretik esan bezala, Fiteroko istripuan, 2025eko martxoaren 5ean, 4 garraiolari hil ziren, bi kamioik aurrez aurre talka eginda. Sindikatuen iritziz, «gure errepideetan dabilen XXI. mendeko esklabotza motaren adierazle nabarmena da istripua, eta horren aurrean gobernuek neurriak hartu beharko lituzkete».

Kontaketan gertatzen den iruzurra ere salatu zuten, «sindikatuok lan istripuz hildako 84 langile zenbatu ditugu, administrazioak aldiz, 42 heriotza aitortu ditu. Gobernuek hainbat amarru erabiltzen dituzte heriotzak ezkutatzeko, soilik hemen altan emandako langileen lan istripuak aitortu, auto istripuz hildako langileak ez aintzat hartu, heriotza ez traumatikoak saihestu, eta orain gero eta argiago ikusten ari garen bezala, istripu traumatikoak ere ez onartu».

Iruña eta Bilbon sindikatuek egindako prentsaurrekoen irudia.

De los 50 accidentes identificados en 2025 por los sindicatos la Administración reconoce 30. Quedan fuera muchos siniestros mortales

Gaixotasun profesionalak

Laneko ezbeharrei buruzko txostenean jasotako datuek erakusten dutenez, sektore batzuetan errazagoa da hiltzea: eraikuntzan, industrian, garraioan, basogintzan... besteak beste. Eta beste batzuetan errazagoa da gaixotasun profesionalak garatzea (batez ere gaixotasun psikosozialak, lanekotzat hartzen ez direnak). Azken horietan,sektore feminizatuek dute eragin handiena. Beraz, lan batzuek hil egiten dute, eta beste batzuek ez dute bizitzen uzten.

2025ean enpresek eta mutualitateek Hego Euskal Herrian 95.000 lan istripu baino gehiago izan zirela adierazi zuten, eta horietatik erdia baino gehiagok bajak eragin zituztela. Zifra oso altua da, baina sindikatuek uste dute istripu asko ez direla erregistratzen edo ez dela onartzen lanean dutela jatorria. Gauzak horrela, sindikatuek uste dute patronalak eta eskuinak etengabe erabiltzen duten «absentismoaren arazoa» ke lainoa baino ez dela, eta arazo nagusia laneko arriskuak eta prebentzio falta direla; patronalak legedia urratuz sortzen dituen arriskuak, Nafarroako Gobernuak berak uda honetan bertan argitaratutako txosten batean aitortzen duenez, enpresen % 80tan ez da prebentzioa integratzen.

Prebentziorik ez, prekarietatea

Txostenean argi eta garbi salatzen dute sindikatuek lan-istripuak eta laneko gaixotasunak, batez ere, bi arrazoirengatik gertatzen direla: prebentzio-neurri egokien faltagatik eta enpleguaren prekaritateareengatik. Prekaritateak eragin zuzena du laneko osasunean; gero eta sakonagoa eta zabalduagoa

Hay más siniestros mortales en actividades concretas; en los sectores feminizados hay más enfermedades profesionales

Otsailaren 10ean aurkeztu zuten txostena, Lan Arriskuen Prebentziorako Legea abian jarri zenetik 30 urte bete ziren egunean.

«La precariedad, cada vez más profunda y extendida en la sociedad, tiene un impacto directo en la salud laboral del territorio»

da, gainera. «Hego Euskal Herrian, bi langileetik batek ez du bizitza duin bat garatzeko adinako diru-sarrerarik. Emakumeak, gazteak, langile migratu eta arrazializatuak eta aniztasun funtzionala dutenak dira egoera okerrenean daudenak. Horri gehitu behar zaio zaintza-lan ez ordainduak oraindik ere nagusiki emakumeen gain daudela, ondorioz hauek lanaldi bikoitzak egin behar dituztela, eta honek ondorio kaltegarriak dakartzala laneko osasunean».

Istripu hilgarri ez traumatikoen eta garraio arlokoen gorakada ere azpimarratu zuten sindikatuek. «Azken hamarkadako datu okerrena izan da 2025ekoa. Sektore jakin batzuetan istripu larri edo hilgarri gehiago daude, hala nola basogintzan, eraikuntzan, garraioan eta industrian. Aldiz, sektore feminizatuetan laneko gaitzak izaten dira neurri handiagoan».

Azken hamarkadetan, gizartean oro har, arazo kardiobaskularrak gutxitu egin dira, lan munduan izan ezik. Bertan ez du isla berdina izan. 1990etik 2006ra adibidez, Estatu Espainiarrean bihotzekoz hildakoen kopurua %40ean jaitsi zen, oro har, bizitza ohitura osasuntsuagoak hartu direlako. Dena den, Hego Euskal Herriko langileria aktiboan ez da jaitsi bihotzekoen ondorioz hildako langileen kopurua. Horretan eragin nabarmena dute laneko faktoreek, estresak, gero eta erritmo altuagoek, presioak, prekaritateak.

Lanaldi bikoitza

Azkenik, sindikatuek salatu zuten emakumeen lanaldi bikoitzak eragin zuzena daukala lan osasunean. Oraindik ere emakumeak dira etxeko eta zaintza lanez neurri handiagoan arduratzen direnak. Enpleguaz gain, etxeko eta zaintza lanak egiten dituzte eta lanaldi bikoitzera kondenatuta egoten dira. Presioak eta estresak osasunaren galera dakar, eta arazo muskuloeskeletikoak ere nabarmen igotzen dira kasu horietan.

ALBISTEA

La jubilación anticipada está estancada aunque parezca justo lo contrario

Komunikabideetan argitaratzen diren albiste eta sare sozialetan ematen diren iritzien arabera kontrakoa dirudien arren, garraiolariak adina bete aurretik jubilatzeko posibilitateak ez du aurrera egin, prozesua etenda dago. Apirila baino lehen aitortu edo ukatu behar du Administrazioak garraioa jarduera arriskutsu eta penagarria ote den, erretiroa aurreratzeko ezinbesteko pausua. Bien bitartean, enplegu ministerioak sindikatuei eskatu die aukeraz baliatuko liratekeen garraiolarien nortasuna. Harrigarria, datu horiek administrazioak berak badauzka eta. Prozesua atzeratzeko trikimailua dirudi. CGTk jarritako helegitearen parte onartu du Auzitegi Gorenak. UGT eta CCOO sindikatuek eurek ere ez dute oso argi aitorpena emango denik, martxoaren 10erako jubilazio aurreratuaren aldeko mobilizazioak iragarri dituzte eta.

El sindicato Hiru reclama avances en la iniciativa tan necesaria para el sector de adelantar la jubilación de los transportistas autónomos y rechaza las falsas expectativas que en los últimos meses están lanzando constantemente tanto desde los sindicatos CCOO y UGT, como desde la patronal del transporte así como desde diversas instancias del Gobierno. Cree que es un tema trascendental que se debe abordar con urgencia, seriedad y responsabilidad. El sindicato entiende que es muy evidente la peligrosidad y penosidad de la actividad del transporte y denuncia los rodeos para reconocerlo. Desde que los citados sindicatos primero convocaran una huelga el octubre de 2024 por la jubilación anticipada y al rato lo desconvocaran, ha pasado año y medio. Tardaron un año en pedir formalmente la peligrosidad del sector del transporte, lo hicieron conjuntamente con las principales asociaciones de empresas del transporte, pero parece que no están muy seguros de su reconocimiento ya que han convocado movilizaciones el 10 de marzo en Madrid.

La Administración tampoco facilita las cosas y adopta medidas un tanto extrañas, que entre una cosa y otra están dilatando el proceso. El 28 de mayo del año pasado publicó el real decreto 402/2025 aprobado el día anterior por el Ministerio de la Presidencia, Justicia y Relaciones con las Cortes y por el que se regula el procedimiento previo para determinar los supuestos en los que procede permitir anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social mediante la aplicación de coeficientes reductores. Esta norma que entró en vigor el 17 de junio fija los supuestos en los que se permitirá el adelanto de la jubilación y obliga al Gobierno a determinar en el plazo de seis meses desde que se solicite formalmente si una actividad es penosa y peligrosa.

Despropósito y disparate

Como parte de la tramitación, la Seguridad Social ha pedido a los sindicatos UGT y CCOO el NIF de todos los transportistas que se acogerían a la medida. Cabe destacar

Laster jakingo da garraioa lanbide arriskutsua den ala ez. Apirilean aitortu edo ukatu beharko du Gobernuak

CCOO eta UGT sindikatuak grebara deitu zituen garraiolariak 2024ko urriaren 7an. Egun gutxira bertan behera utzi zuten.

que el Tribunal Supremo considera que es un «requisito exorbitante» esa obligación de identificar a los conductores y lo ha anulado.

Los jueces del supremo han estimado parcialmente una impugnación de CGT del citado real decreto que regula la jubilación anticipada. Considera que se ha vulnerado el derecho fundamental de libertad sindical, porque establecía que sólo los sindicatos más representativos a nivel estatal y autonómico podían activar el procedimiento para el estudio de coeficientes reductores.

Identificación fiscal

Asimismo, el Tribunal ha anulado por el mismo motivo el artículo que imponía la obligación de que los solicitantes del procedimiento aportaran a la Seguridad Social la identificación fiscal de los trabajadores del sector o actividad objeto de estudio, lo que en opinión del sindicato CGT, «se trata de requisito que en la práctica era impuesto desde el año 2014 por la Seguridad Social y que servía de pretexto para paralizar gran parte de los procedimientos».

En palabras del Supremo, este requisito «afecta de manera desproporcionada al ejercicio de la acción sindical en defensa de las condiciones laborales pues se le imponen requisitos exorbitantes para su viabilidad y que son ajenos al objeto del procedimiento regulado».

Petición extraña

De todas formas, parece extraña la solicitud de la identificación ya que esos datos ya los tiene la Administración. Portavoces de CCOO denunciaron el 24 de febrero ese requerimiento que definieron como un «despropósito y una traba burocrática» al proceso.

Achacan la alta siniestralidad en el sector a la edad señalando que «1839 transportistas han perdido la vida haciendo su trabajo desde el 2013 al 2025 en el Estado español lo que denota lo necesario y urgente de la reivindicación˝.

«Erretiratuko liratekeen garraiolarien nortasun fiskala eskatu die Administrazioak sindikatuei. Ari dira bilketan, datu hori badaukatela salatu arren»

Criticaron la solicitud en febrero de los datos de identificación de todo el colectivo «unos 400.000» conductores, afiliados o no a los sindicatos, en 20 días, requisito que consideran «obedece más a táctica de dilación y despiste por parte de la Administración». A pesar de que consideran «un disparate» están recabando esa información mediante los formularios dispuestos en su página web. Estiman también que en otras actividades se aplican los coeficientes sin tantos requerimientos.

Consideraron una insensatez que la Administración reclame información que ya dispone, tanto el ministerio de Transporte, que gestiona los certificados CAP y las tarjetas de tacógrafo que tienen la mayoría de los conductores, como en la DGT que tiene las licencias, así como en la propia Seguridad Social ya que los conductores de mercancías por carretera tienen un epígrafe concreto porque pagan un suplemento de cuota por la siniestralidad. «Es incongruente que el organismo que nos pide la identificación nos tenga ya identificados».

Al mismo tiempo, criticaron la actitud obstruccionista de las empresas más relevantes del

transporte que no están interesadas en que se anticipe la jubilación de los transportistas.

Peligrosidad evidente

Cabe destacar que las organizaciones UGT y CCOO tampoco han actuado con la celeridad o rapidez necesaria, ya que entre una cosa y otra, por las diferencias entre ambos sindicatos tardaron varios meses en realizar la petición formal para que se reconozca la peligrosidad del trasporte. Desde que la norma entró en vigor el 17 de junio, cuatro meses, hasta la solicitud en octubre.

Es indudable la peligrosidad de la actividad, tan obvia como la alta siniestralidad que se registra en el sector. Para el sindicato Hiru es indiscutible. En 2025 han fallecido 22 transportistas que circulaban por las carreteras vascas, es evidente la peligrosidad de la actividad del transporte, está muy claro que a partir de cierta edad la persona pierde reflejos y tiene mucho más riesgo de perder la atención o de sufrir afecciones cardíacas que deriven en un grave accidente con consecuencias fatales para el propio transportistas así como para el resto de conductores que circulan por las carreteras.

CGT sindikatuak erretiro-aurrerapena eskatzeko erabili duen irudia.

Falsas expectativas

Sin embargo, de momento, a pesar de las expectativas e ilusión de miles de veteranos transportistas que se acercan a la jubilación y que confían en las informaciones sobre la posibilidad de adelantar la jubilación, se constata que de momento no hay nada nuevo ni ningún indicio de que se haya avanzado en el plan, ni reconocimiento de la peligrosidad de la actividad ni coeficientes reductores ni jubilación anticipada; tanto el Gobierno como los sindicatos CCOO y UGT siguen mareando la perdiz. Eso sí no pierden oportunidad de colgarse medallas con informaciones sobre la jubilación que no hacen más que liar al interesado.

Cada cierto tiempo salen noticias en prensa y redes sociales sobre esta iniciativa para adelantar la jubilación del transportista que confunden al sector. La verdad es que el proceso sigue atascado, aún no se ha reconocido la penosidad y peligrosidad del transporte, un paso previo relativamente sencillo que el Gobierno está retrasando, apurando los plazos que el propio ejecutivo había anunciado y prometido.

Y se trata de un trámite vital, imprescindible para después fijar un coeficiente para calcular el tiempo que puede adelantar cada uno el plazo, según los años trabajados en la actividad.

Desde octubre de 2024

Ya en octubre de 2024, cuando los sindicatos CCOO y UGT convocaron y poco después anularon una huelga de siete días que amenazaban podría convertirse en indefinida, parecía que ya estaba hecho, pero no era más que un amago.

Los sindicatos se querían apuntar el tanto, salieron a la palestra, pero enseguida la desconvocaron tras reunirse con los empresarios del transporte y acordar una reivindicación conjunta que el Gobierno tarda en atender. Es paradigmático que tardaran un año en formalizar la petición, la presentaron en octubre de 2025.

CGTren helegitea onartu du Gorenak

Erretiro aurreratua eta koefiziente murriztaileak arautzen dituen dekretuaren parte baliogabetzea lortu du CGTk, sindikatuaren askatasuna, lanegiteko duen oinarrizko eskubidea urratu delako. Konkretuki, gidariak fiskalki identifikatzeko betebeharra ezeztatu dute, Errege Dekretuaren 12.1 artikulua bertan behera gelditu da, askatasun sindikala urratzeagatik. Epaitegiak argudiatu du «baldintza neurrigabeak» ezartzen direla.

CGT sindikatuak adierazi duenez, praktikan, baldintza hori 2014tik erabili du Gizarte Segurantzak, hain juxtu, prozedura gehienak geldiarazteko trikimailu edo aitzakia gisa. Auzitegi Gorenaren hitzetan, baldintza horrek «neurriz kanpo eragiten dio lan-baldintzak defendatzeko ekintza sindikalari; baldintza neurrigabeak ezartzen baitzaizkio, araututako prozeduraren xedearekin zerikusirik ez dutenak».

Epaitegi Gorenak partzialki onartu du CGTk aurkeztutako inpugnazioa, 2026ko otsailaren 23an jakinarazi zuen Goreneko Administrazioarekiko Auzien Salak 402/2025 Errege Dekretuaren zenbait artikulu deuseztatu dituen 180/2026 Epaia eta beraz, osasunerako arriskutsu diren zenbait lanbidetan erretiroaren adina aurreratzeko koefizienteen prozedura arautzen duen dekretuaren parte baliogabetu du.

Batetik, CGTren askatasun sindikala eraso dela onartu du Epaitegi Gorenak. Oinarrizko eskubide hori urratu da epaileen ustez soilik sindikatu handiei ematen zaielako koefiziente murriztaileen eskaera egiteko aukera.

Identifikazio fiskalik ez

Bestalde atzera bota dute garraio sektoreko langileen identifikazio fiskala, IFK, emateko betebeharra. CGTren ustez, «Errege Dekretu berriaren bi artikulu horiek baliogabetuta Administrazioak koefiziente murriztaileen espedienteen blokeoa legeztatzeko egindako ahalegina geldiarazten da, eta Gizarte Segurantzak CGTk sektore neketsuenetan langileen osasunaren defentsan egiten duen ekintza sindikala mugatzeko egiten duen ahalegina geldiarazi du, argi eta garbi».

«Badirudi UGT eta CCOOko kideek domina jarri nahi diotela bere buruari eta aspaldion asko mintzatu dira garraiolarien erretiroaz. Horrek jendea nahastu du»

«El Tribunal Supremo ha anulado la petición del número de identificación fiscal, NIF, de los que se pueden acoger a la jubilación anticipada»

«CCOO eta UGT garraiolarien datu fiskalak batzen ari dira, datu horiek jada Administrazioaren eskutan dauden arren»

Ahora ambos sindicatos invitan a los transportistas que podrían acogerse a la jubilación anticipada para que se apunten, rellenen un formulario y aporten su NIF para «solicitar coeficientes reductores y avanzar hacia la jubilación anticipada». Y la gente cree que la jubilación de los transportistas es inminente pero no lo es. Más parece una recogida de firmas para solicitar la agilización del proceso que una relación de posibles aspirantes o solicitantes del coeficiente reductor.

Incluso amenazan con la anulación de su solicitud si no cumplen con el trámite. Dan un plazo de 20 días la UGT y diez CCOO para que aporten sus «solicitudes para continuar con la tramitación Administrativa» «para la aplicación de coeficientes reductores que permitan anticipar la edad de jubilación». Ambos sindicatos advierten incluso de que «en caso de no facilitarse esta información en plazo, la solicitud podrá ser desestimada. Si los datos aportados resultaran insuficientes, se concederá un plazo adicional de 10 días para su subsanación». A juicio de los mencionados sindicatos «este requerimiento es clave para mantener vivo el procedimiento que persigue el reconocimiento del carácter penoso y/o peligroso del trabajo de conducción profesional y, con ello, abrir la puerta al acceso a la jubilación anticipada mediante coeficientes reductores».

El Gobierno se pronuncia en abril

Es evidente que por ahora no hay avance alguno sobre el reconocimiento del transporte como actividad penosa y peligrosa. Pronto se cumplirá año y medio desde la desconvocatoria de la huelga y los sindicatos anuncian nuevas movilizaciones. Al año, después de meses de diferencias sobre plazos entre ambos sindicatos, en octubre de 2025, realizaron la petición formal para ese reconocimiento y aun no se sabe si lo reconocerán o no.

La Administración dispone de un periodo máximo de seis meses para emitir una resolución al respecto, un plazo que, según los sindicatos, se está agotando sin que haya señales claras de avance.

UGT y CCOO no lo tienen claro y convocan movilizaciones para agilizar el proceso. Será el 10 de marzo en Madrid.

«UGT eta CCOO sindikatuek ere ez dute argi jubilazioa aurreratzerik izango den. Martxoaren 10ean manifestazioa egingo dute Madrilen»

CCOOren prentsaurrekoa Gobernuaren jokabidea salatzeko. UGTrekin protestak iragarri ditu martxoak 10ean.

Iñigo Aldalur ELORRI

«Las prisas nunca han sido buenas compañeras y menos en este sector»

Iñigo Aldalur *Elorri* garraiolariak abenduan hartu zuen erretiroa. Azken urteotan Olaberria eta Pasaiako portuaren artean lan egin du kamioiarekin. 1998an autonomo jarri zenetik Hiru sindikatuan ere parte hartu du garraiolarien aurkako erasoei erantzun eta hauen baldintzak hobetu daitezen lanean. Kanpoko garraiolariak etortzea normala ikusten du, «baina hemengoen baldintzatan egin beharko lukete lan. Enpresa handiek, ordea, esku lan merkea nahi dute».

Iñigo Aldalur dice que trabaja más ahora que se ha jubilado. «Los de casa no me dejan en paz» dice. Está echando una mano en las reformas de la casa de su hija, ha puesto huerta y tiene nietos. Eso sí, piensa seguir defendiendo al transportista autónomo en las movilizaciones que se convoquen en el futuro. A Elorri le revienta que haya transportistas viviendo en la cabina de su vehículo porque no les llega para pagar una vivienda.

Él comenzó en el transporte con 29 años. Hace 35 ya. Ya había probado y andaba con un camión en el almacén de quesos donde trabajó, pasó también por Bellota, Patricio Etxeberria, y por otras tareas.

¿Cómo y porque disté el paso a agarrar el volante?

Siempre me gustó el camión; con 13 o 14 años, de vez en cuando ya nos escapábamos de la escuela a la Papelera y otras empresas de Legazpia a ver camiones. Siempre lo he llevado en el cuerpo.

Y después, ¿te ha decepcionado el sector?

No, no, he disfrutado mucho, aunque en aquellos años fueran trabajos duros. He trabajado con tres empresas y había camaradería, éramos buenos compañeros, nos llevábamos muy bien y disfrutábamos del trabajo. Andábamos tarde, a deshoras, pero no había la porquería que hay ahora, estábamos juntos, nos ayudábamos unos a otros; Ahora, cada uno está en su cabina y si al lado alguien está sufriendo cierran la cortina para no verle, no es lo mismo... ¿En los últimos años? Yo he seguido disfrutando, hemos cambiado de empresa, nos hemos llevado bien, lo que si me ha llegado a cansar al final, han sido las malas historias que hay entre cargadores en las fábricas, entre ellos; yo aún y todo, aguantaba; cuando acababa me iba a casa y a tomas por saco.

«Lan gogorra den arren asko gozatu dut. Lagunak ginen, elkarrekin genbiltzan, batak besteari lagunduz. Egun dena aldatu da»

En verano, bien, pero el invierno se me hacía muy largo y duro.

ELKARRIZKETA

Iñigo Aldalur ELORRI

Lan gogorra den arren asko gozatu duela dio Segurako garraiolariak.

«Jokabide asko ezkutatzen dira. Duela gutxi taxian eraman zuten karga erori eta min hartu zuen lagun bat Zumarragako ospitalera»

¿Fuiste primero chófer antes de ser autónomo?
Sí, he sido transportista autónomo desde 1998, con un paréntesis entre 2003 y 2007 cuando volví a ser chofer contratado.

¿Y estás en Hiru desde el 98?
Sí. He procurado dar toda la ayuda posible. En cuestión de gestiones, gasoil, seguros etc el sindicato está muy bien, sin ningún esfuerzo; con una llamada de teléfono se resuelven todos los problemas...

Es lo mejor que puede haber hoy para un transportista autónomo. Tienes todas las ayudas y soluciones a tu alcance.

¿Hiciste transporte internacional?
Sí, al principio; luego, en los últimos 8 o 9 años, cercanías, sin salir de Euskal Herria. Todos los días, a casa a dormir. Antes pasabas toda la semana fuera, en España, Francia, Italia, Inglaterra, Alemania y lo más lejos he ido a Eslovenia... no ves crecer a tus hijas y esas cosas.

Me han dicho que te ha comprado el camión un chaval de 20 años... Es extraño en estos tiempos en que no hay relevo...
Sí, el hijo de un compañero. Trabaja con nosotros. Siete u ocho meses antes de jubilarme ya me decía el padre: ´me ha dicho el hijo que cuando te jubiles va a ser para él; está enamorado de tu camión»; ya le dije, `¿Qué pasa?, que no le gustan las chicas ¿o qué?? Decía que el camión está precioso, es bonito y le gusta. Ha esperado hasta que me he jubilado. Ahora, en noviembre, vino con la pasta y se llevó el camión.

«20 urteko gazte batek erosi dit kamioia. Liluratuta dago berarekin. Asko gustatu zaio. Zain egon da, ni jubilatu arte, erosteko»

Últimamente no hay chavales jóvenes de aquí en el transporte. En las empresas grandes son todos de fuera...
Había oído, creo que se publicó en la prensa que los asociados de Guitrans, la patronal de Gipuzkoa, iban a fletar un avión con chóferes sudamericanos, creo que de Perú o de Chile. Parece que los han traído. Casualmente ayer, hablando con otro transportista, me dijo que han estado no sé cuánto tiempo todos en un piso de Arrua. Hasta que han hecho las convalidaciones y han regularizado los papeles... y que ahora ya están afincados en las cabinas de sus camiones.

«Hegoamerikatik gidariak ekartzen ari dira. Paperak egin bitartean Arruako etxe batean eduki dituzte. Jada kamioian bizi dira»

Con el sueldo que cobran no les llegará para pagar un alquiler...
Chóferes de fuera tienen que venir. Porque la juventud de aquí no se va a subir a un camión. Casi todos somos mayores, estamos a punto de la jubilación, y la sensación que tengo, tanto por las Administraciones como de los cargadores, es que esto tiene que reventar por algún lado, si los de aquí no suben, habrá que traer de fuera. Lo que hace falta es que los chóferes que traigan de fuera estén en las condiciones que están los de aquí.

Con el convenio de aquí, aunque este muy anticuado... no se ha renovado desde el siglo pasado...
No traerles por cuatro duros y un saco de arroz para toda la semana y a dormir al camión. Hace falta que se les pague lo que les corresponda, y que tengan las condiciones laborales que tienen los de aquí. Sus horas de descanso, que puedan vivir en un piso, en una casa, o en un Hotel, donde sea, pero no metidos en la puñetera cabina...

La solución que plantean los dirigentes políticos es regularizar inmigrantes de Sudamérica, Rumanía, Turquía y Marruecos entre otros países. Regularizar para obtener mano de obra barata a explotar...
Si. Lo que tienen que hacer es poner condiciones dignas mínimas exigibles, tanto económicas como laborables. Traer inmigrantes está «muy bien» y abandonarlos en la cabina del camión «también». Y la Administración no hace nada para impedirlo. No hay ni inspección de trabajo, ni sanidad, no mete mano nadie. Hay cosas que se tapan.

«Dagokiona ordaindu behar zaie kanpotik datozenei. Ez aste guztirako lau arroz zaku besterik ez eman eta kamioira bidali lotara»

Miran a otro lado...
Me viene a colación... hace cuatro días, a otro excompañero mío, se le cayó parte de la carga, y tiene tres costillas rotas, y molestias en algunas vértebras, y el bazo... le atendió el servicio médico, de la empresa CAF, y no sé si por las prisas o para que no conste, le mandaron al Hospital de Zumarraga en un taxi. Aquí las empresas tanto con los transportistas como con las subcontratas, intentan tener el expediente limpio y a poder ser evitan los accidentes laborales. No puede ser que te trasladen en taxi. La ambulancia va a llegar tan rápido como el taxi.

Claro, si llaman a una ambulancia ya consta...
Y entra en el proceso Osalan... Otro compañero descargando con una viruta se ha cortado cuatro tendones en una mano y está de baja.

Las empresas intentar tapar todo lo que pueden. Estando en la fábrica si te caes del camión, nadie te hará caso. Se tapan muchos casos.

Los sindicatos convocan una huelga el 17 de marzo, por un salario mínimo vasco... ¿crees que hay razones para convocarlo?
Motivos más que sobrados. En todos los sectores. Estamos todos metidos en el mismo saco, en crisis, trabajando en unas condiciones ínfimas, los salarios no se mueven...

También viene la Korrika... tú has participado muchas veces con los compañeros del sindicato...
Sí. Correr no he corrido pero si he participado. Siempre hemos colaborado. Es una reivindicación bonita por el euskara.

Ahora que estás jubilado, ¿ya te entretienes?
Demasiado, trabajo incluso más que antes. Estoy ayudando en la reforma de la casa de mi hija, estamos poniendo huerta y también tengo nietos, pasan, van y vienen...

ELKARRIZKETA

No te vas a aburrir...
No voy a tener problemas para estar ocupado todo el día. No me dejan en paz.

Algo más...
Animar a los autónomos a afiliarse a Hiru donde tienen unas grandes ventajas; dentro de lo mal que está el sector, dispone de avances y herramientas que te ayudan a mejorar, por ejemplo Bideko.

Ahora mismo, parece que se va a disparar el precio del gasoil, las compañías petrolíferas se apuntan a la primera, antes de que suelten al gato, ya están subiendo el precio. Hiru dispone de sus surtidores de gasoil, una de las herramientas que permiten regular mejor los precios del carburante para el afiliado y socio de la cooperativa Bideko Aterpe.

Que el transportista autónomo se afilie, disfrute y se beneficie de las herramientas que se le ofrecen. Es lo que nos ha ayudado en nuestro recorrido.

Ahí está también Babesa, que te ha devuelto parte de la aportación realizada durante estos años...
He tenido la suerte de no tener siniestros y no me ha hecho falta; eso sí, me ha permitido tener los camiones asegurados contra todo riesgo, y, ahora, al jubilarme, recupero un dinero que tenía ahí...

¿Algún susto habrás tenido?
Sustos sí, no muchos, un par de ellos. Uno fue recientemente y en Legorreta. Un camión que estaba parado en el carril de aceleración arrancó, de repente, cuando me acercaba, iba detrás de un coche, no muy rápido, a 70 por hora más o menos, no sé ni como pude frenar, y no se me movió la carga para adelante; será por la paciencia que he tenido siempre a la hora de atar la carga. Es importante la tranquilidad a la hora de las cargas y descargas. Hacer las cosas bien, despacio.

Elorri Babesako Pello Garciarekin, erretiratu eta gero, «oparitxoa» jasotzen.

No hay mucho de eso, hoy...
No... siempre están a ver si llegan antes y pueden hacer otro viaje, `si corro igual hago dos´, dicen; las prisas nunca han sido buenas y en este sector menos. Entre compañeros hemos sufridos sustos últimamente, más que sustos, siniestros graves...

Y con la edad crece el riesgo...
Si al final, a partir de cierta edad pierdes los reflejos, yo lo noto ya a las 6 de la tarde y lloviendo; con cierta edad, mejor dejarlo, no merece andar 5 o 6 meses más. Y eso que andaba a gusto trabajando a mi aire, para arriba y para abajo, almorzando aquí o allí.

«Adin batetik aurrera, nabaritzen da, behera zatoz, eta hobe uztea, gustura nenbilen arren, hara eta hona, han edo hemen pikatuz»

HIRU ASEGURUAK, precios 2026

Seguros obligatorios

	HIRU 2025	GRÚA O VOL.
CABEZAS TRACTORAS (NACIONAL- INTERNACIONAL)	1.658,90 €	1.715,30 €
CAMION RIGIDO NACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	1.330,50 €	1.487,20 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.516,85 €	1.647,25 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.798,15 €	1.932,60 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	1.896,95 €	2.011,90 €
CAMION RIGIDO INTERNACIONAL		
TRAMO 1, (3,5-9 tns)	1.330,50 €	1.487,20 €
TRAMO 2 (>9-19 tns)	1.516,85 €	1.647,25 €
TRAMO 3 (>19-34 tns)	1.962,95 €	2.076,50 €
TRAMO 4 (>mas 34 tns)	2.110,15 €	2.286,95 €
SEMIRREMOLQUES (NACIONAL-INTERNACIONAL)	530,50 €	565,45 €
REMOLQUES (NAC.- INTER.)		
DESDE 3,5TNS/10TNS	342,85 €	348,14 €
>10TNS	415,75 €	431,46 €
FURGONETAS	1.115,00 €	

* 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 65,65 €/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 2026
Coberturas ICCA	150 €	5.000	210,48 €
Robo	150 €	10.000	243,42 €
Mojaduras	150 €	15.000	310,58 €
Roturas	150 €	20.000	373,44 €
Mala estiba general (max. 50.000)	300 €	25.000	434,53 €
Huelgas	150 €	30.000	487,42 €
Riesgos Extraordinarios	150 €	35.000	543,19 €
Carga/Descarga	150 €	40.000	593,43 €
Gastos remoción 6.000€		45.000	672,18 €
Suma asegurada <6.000 capital 5.000	Sin franquicia	50.000	678,99 €
Suma asegurada >6.000 capital 5.000	Sin franquicia	55.000	746,87 €
Mala estiva general		60.000	788,15 €
Contratada con un max. de 50.000 euros 10% con un mínimo de 1.200 euros	300 €	65.000	828,36 €
		70.000	863,03 €
Daños/contaminación de polizones		75.000	936,98 €
Suma asegurada <10.000 capital 5.000	10 %	80.000	977,72 €
Suma asegurada >10.000 capital 10.000	(Mínimo 1.200)	85.000	1.032,05 €
		90.000	1.072,41 €
CMR Transportista LCTTM/CMR	150 €	95.000	1.140,68 €
Robo	300 €	100.000	1.181,41 €
		105.000	1.256,09 €
		110.000	1.269,69 €
		115.000	1.310,43 €
		120.000	1.324,00 €
		125.000	1.371,54 €
		130.000	1.378,31 €
		135.000	1.439,42 €
		140.000	1.473,36 €
		145.000	1.493,75 €
		150.000	1.500,53 €
		200.000	1.744,97 €
		300.000	2.159,14 €

* 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

	2026 con patronal Fact. de 130.000	2026 con patronal Fact. de 260.000	Peligrosas con patronal Fact. de 130.000	Peligrosas con patronal Fact. de 260.000
Límite asegurado 300.000 €	151,35 €	231,02 €	352,09 €	580,86 €
Límite asegurado 600.000 €	266,20 €	355,54 €	464,70 €	743,52 €

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 im ágenes casi iguales.
¡Animo!

Bazterrera bidali du garraiolaria poliziak Aguilar de Campon urtarrileko elurtean

Sudoku zail xamarrak

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

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

138. aleko erantzunak

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

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

HIRU
ERREPIDEAN BIDELAGUN
COMPARTIMOS CARRETERA

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 korronte zenbakia:
Nº cuenta corriente

Afiliatze data:
Fecha de afiliación

Uzte data:
Fecha de baja

Uztearen arrazoia:
Motivo de baja

Sindikatuko zerbitzuak / *Servicios del sindicato*

☐ BIDEKO ERREPIDEAN BIDELAGUN COMPARTIMOS CARRETERA

☐ BABESA ERREPIDEAN BIDELAGUN COMPARTIMOS CARRETERA

☐ HIRU ASEGURUAK SEGUROS

☐ HIRU AHOLKULARITZA ASESORÍA

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 Polígonoa
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 konfidentzialtasuna 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 igorriz 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 inlcuidos 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: Araban, Langraitzen; Nafarroan, Galarren; Gipuzkoan, Oiartzunen eta Bizkaian, Larrabetzun.

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