



**HIRU**  
Euskal Herriko Garraiolarien Sindikatua

Los Llanos Industrialdea, A kalea 13. 01230 IRUÑA OKA  
Telefonoa 945 361 627 Faxa 945 361 643 araba@hiru.org

bizkaia@hiru.org

Oria Etorbidea 10. 406 bulegoa 20160 LASARTE-ORIA  
Telefonoa 943 364 092 Faxa 943 363 262 gipuzkoa@hiru.org

Hego Morea Industrialdea, 52. 2C bulegoa 31191 BERRIAIN  
Telefonoa 948 281 024 Faxa 948 281 025 nafarroa@hiru.org

Krisi ekonomikoaren eraginez garraiolari autonomoak egoera kezkarria pairatzen ari ginen, eta egoera horrek okerrera egin du erabat erregaien egoera dela eta. 2009. urtean hasieran krisi ekonomikoa hasi zenetik garraiolari autonomoek arazo handiak izan dituzte kostuak berdintzeko, eta lan jarduerari baldintza duinetan eusteko. Une honetan eta erregaiaren prezioaren igoeraren ondorioz, sektore osoa hondamendirako bidean dago garraiolariek ezin dituztelako kostuak berdindu.

Azken sei hilabeteetan gasolioa %20 igo da Euskal Autonomia Erkidegoan, eta horrenbestez erregaia garraiolari batek hilean duen gastuen erdia edo gehiago izatera pasa da. Guk kontrolatu ezin dugun kostu igoera honek ekarri du milaka garraiolari hilea bukatzen ari direla inolako etekinik lortu gabe eta baita galera ekonomiko handiak pairatzen ere. Nueva York eta Londreseko merkatuetan ematen ari den petrolioaren gaineko espekulazio basatia, gasolioaren zergen igoera eta Libiako krisia garraiolari autonomoa ordaintzen ari da, besteen merkantziak eramateko dirua ordaintzen ari baita.

Gizarteak eta administrazioak jakin behar dute dumping egoeran, alegia bere kostuak berdintzen ez duen egoera batean lanean ari dela sektore produktibo oso bat, eta egoera horri lehenbailehen buelta ematen ez badiogu orain arte sektorea utzi behar izan duten milaka garraiolari autonomoei (2.000tik gora Euskal erkidegoan eta 800 Nafarroan) beste horrenbeste gehituko zaizkiela epe motzean.

Milaka garraiolari Estatuko eta europako dumping kontrako araudiak haustera behartzen duen egoera honek bide motza du. Garraiolariok hilabete bat gehiago edo bi hilabete gehiago iraun dezakegu, baina hiru hilabeteren buruan arazoa lehertu egingo da. Lehenik eta behin garraiolariak harrapatuko ditu eta suntsituko ditu, administrazioa ere ez da libratuko, eta azkenik leherketak gizaritari eragingo dio zuzenean, euskal ekonomikaren Barne Produktu Gordinaren %7a ematen duen sektore ekonomikoa hondoratuko baita.

### **Negoiazioa**

Egoera jasangaitza da, garraiolari autonomoak negoziatzeko aukera guztiak galtzea ekarri du krisi ekonomikoak, kargadoreekin negoziatzeko gaitasuna kendu digu krisiak. Sektore honetan historikoa da kostuak traslatazeko ezintasuna, baina une batean gaude zeinean negoziatorik ez dago kargadoreekin, eta dagoenean garraiolaria galtzaile ateratzen da ia beti. Garraioaren baldintzak kargadoreek, bezeroek, erabakitzen dituzte euren kostuen arabera eta eurek atera nahi dituzten etekin ekonomikoen arabera, eta garraiolariek baldintza horietan lan egitera behartuta ikusten dute bere burua, lana galdu nahi ez badute.

Aipatu koiunturan garraiolarientzat ezinbestekoa da sektorea antolatzeko gaitasuna, eta kargadoreekin negoziatzeko gaitasuna berreskuratzea. Gure kostuak berdinduko dituzten prezio duinak lortzeko lan egin behar dugu, garraio segurua eta duina bermatzeko helburuarekin.

Hilabete luzez kargadore handienek gezurretan ibili dira, esanez krisiak larriki kaltetzen zituela euren kontuak eta etekin ekonomikoak. Batzuentzat bederen egoera aldatu da erabat. Hala adierazten du Eusko Ganberak berriki argitaratu duen inkesta

batek, Euskal Autonomia Erkidegoko enpresen heren batek 2011. urtean salmentak hobetzea espero dutela dio inkestak, eta halaber %32k fakturazioa handitzea espero dutela. Izan ere, badira enpresa handiak etekin izugarriak izan dituztenak azken urtean, CAFek esatebaterako 129,6 milioi euroko etekinak lortu zituen 2010. urtean, Gamesak 59,19 milioi euroko etekina, eta Arcelor Mittalek 2.140 milioi eurokoa.

### **Mobilizazioak**

Garraiolaria ez gaude prest Libiako krisia ordaintzeko. Iritsi da unea garraiolaria bakoitzak bere bezeroaren atea jotzeko eta negoziatzeko. Iberdrolako lehendakariak duela gutxi adierazi zuenez, energiaren kostuak kontsumitzaileen ordainagirian ez islatzeak xahutzea eragin du. Bada, arrazoi berdina aplikatu daiteke garraioan eta kargadoreei.

Hiru sindikatuak bere aldetik mobilizazioak antolatu ditu hurrengo asteetan petrolioaren prezioaren bilakaeraren arabera garraioaren prezioaren eguneratze automatikoaren klausula ezartzeko. Gogoratuko denez, 2008ko ekainean, egun bizi dugun oso antzeko egoera batean, Hiruk mobilizazioak egin zituen gasolioaren prezioaren gorabeherak era automatikoan fakturan islatu behar zirela aldarrikatzeko.

Egia da garraiolarien esfortsuari eta presioari esker sistema hori Nafarroako eta EAeko hainbat enpresetan negoziatu eta ezarri zela, eta oso antzeko klausula bat onartu zutela euren negoziatioetan Espainiako garraio patronalak eta Espainiako Gobernuak, baina krisiaren aitzakiarekin fakturaren eguneratze automatikoa ezerezean geratu da. Gure ustetan, mekanismo hau martxan egongo balitz erregaiaren igoerak ez luke kalterik eragingo Euskal Herriko garraio sektorean.

Hortaz, kalean exijituko dugu mekanismo hori berreskuratzeko, eta gure kargadoreak ordezkatzeko dituzten Hego Euskal Herriko patronal nagusien aurrean kontzentrazioak egingo ditugu, hilaren 21ean Confebasken, eta hilaren 28an Nafarroko Enpresarien Elkartearen aurrean.

### **Ardura instituzionala**

Koiuntura honetan, ezin dugu ahaztu Nafarroako, EAeko eta Espainiako gobernuen jarrera. Garraio sektorean dumpinga nagusitzea onartu dute, nahiz eta Espainiako eta Europako araudiak baita konpetentzia arauak ere jarduera horiek legez kontrakoak direla esan, eta garraioaren prezioaren inguruko edozein neurri garraiolarien egoera ekonomikoa kontuan hartu behar duela eta kostuak berdindu behar dituela esan. Hala, Garraioaren Antolaketa Legearen 19. artikularen arabera, *“garraio publikoaren eta garraioaren jardura osagarrien tarifak antolaketa eta produktibitate baldintza normaletan benetako kostu guztiak berdindu behar dituzte”*.

Hortaz, publikoki exijitu nahi dugu, eta kalean ere eskatuko dugu, EAeko Gobernuak, Nafarroako Gobernuak eta foru diputazioek beste alde batera begiratzeari uzteko, garraioaren eta garraiolarien egoera larria euren erantzukizuna ere badela aitortzeko, eta neurriak hartzeko. Dumping-aren kontra eta garraiolarien lan baldintzak hobetzeko legeak jasotzen dituen kontrol, ikuskaritza eta zigor neurri guztiak zorrotz eta lehenbailehen abian jartzeko nahi dugu. Krisiak sektorean eragin duen lanbide galera ikaragarria gelditzeko ahaleginak egiteko nahi dugu. Nafarroan eta EAEn aberastasunaren %7a ematen duen sektorea eta Araban, Bizkaian, Gipuzkoan eta Nafarroan biltzen diren zeharkako zergen %40tik gora ematen duen sektorea defendatzeko nahi dugu. Azkenik, jakin nahi dugu zer egiteko prest dauden euskal administrazioak garraio sektorea desager ez dadin.

La alarmante situación que vive el sector del transporte en Euskal Herria como consecuencia de la crisis económica está a punto de desembocar en una verdadera tragedia derivada ahora del incremento del precio del petróleo. Desde que se inició la crisis económica a principios de 2009 el transportista autónomo ha tenido verdaderas dificultades para cubrir sus costes y poder seguir trabajando con dignidad. Ahora, con la imparable subida de los precios de los combustibles resulta imposible cubrir costes, y miles de profesionales están cavando su propia tumba cada minuto que pasan encima de su vehículo.

Si en medio año el precio del gasoil en la CAV ha subido de media un 20%, quiere decir que el combustible supone en este momento en torno al 40-50% del gasto mensual de un transportista. Este incremento de coste que no podemos controlar, está provocando que haya miles de transportistas que están llegando a fin de mes sin obtener ningún beneficio por su trabajo o incluso sufriendo graves pérdidas. La especulación del petróleo en los mercados de futuros de Nueva York y Londres, el aumento de los impuestos que gravan el gasoil y la crisis de Libia la está pagando el transportista autónomo que está poniendo dinero de su bolsillo para llevar la mercancía de otros.

La sociedad y las administraciones deben ser conscientes de que en este momento hay un sector productivo entero que está trabajando en situación de dumping, es decir, por debajo de sus costes, y que si no le damos la vuelta a esta situación a los miles de profesionales (más de 2.000 en la CAV y alrededor de 800 en Navarra) que se han visto obligados a dejar la actividad en los dos últimos años, van a sumarse en breve cientos más.

Esta situación en la que miles de transportistas están viéndose obligados a incumplir todas las normativas anti-dumping estatales y comunitarias, y trabajando por debajo de sus costes, tiene un recorrido bastante corto. Los transportistas podemos aguantar un mes más o dos meses más en esta situación, pero en tres meses esta situación nos va a estallar a todos en la cara, a los profesionales en primer termino porque nos vamos a ir a la ruina, a la administración por supuesto, y a toda la sociedad que es la que va a pagar las consecuencias de que un sector como el transporte que aporta más de un 7% del PIB vasco se hunda.

### **Negociación**

Esta situación totalmente inasumible, es consecuencia directa de la crisis económica, en el curso de la cual el transportista autónomo, entre otras cosas, ha perdido toda capacidad de negociar con el cliente-cargador. Si uno de los problemas históricos de este sector ha sido la incapacidad de repercutir los costes por falta de capacidad para negociar, ahora mismo la situación es tan grave que no existe negociación de ningún tipo, y si la hay no existe la posibilidad de que el transportista no salga perdiendo.

En este momento las condiciones del transporte las están marcando los cargadores en base a sus números, a sus costes y a sus beneficios, y el transportista se ve obligado a asumir esas condiciones porque si no las acepta siempre habrá otro que haga su trabajo. Los clientes cargadores están aplicando el principio negociador de "lo tomas o lo dejas".

En esta coyuntura para los transportistas es urgente recuperar la capacidad de ordenar nuestro sector. Los transportistas tenemos que recuperar la capacidad de negociar con los cargadores, trabajar para conseguir unos precios dignos que cubran nuestros costes y garanticen un transporte seguro y de calidad.

Durante muchos meses los grandes cargadores nos han estado vendiendo la milonga de que la crisis estaba afectando enormemente a sus cuentas y a sus beneficios. Todo indica que la situación por lo menos para algunos ha cambiado. Así lo constata una encuesta realizada por Eusko Ganberak, en la que destaca que la tercera parte de las empresas de la CAV confía en mejorar sus ventas este año 2011, y que el 32% de las empresas de la CAV prevé aumentar su facturación en 2011. De hecho hay empresas como CAF que obtuvo en 2010 unos beneficios de 129,6 millones de euros, Gamesa que obtuvo un beneficio neto de 50,19 millones de euros el año pasado, o Arcelor Mittal con 2.140 millones de euros de beneficio.

### **Movilizaciones**

Los transportistas no estamos dispuestos a pagar la crisis de Libia. Ha llegado el momento de que cada transportista toque la puerta de su cliente y negocie. Decía el presidente de Iberdrola hace pocos días que no repercutir los costes de la energía en el recibo ha llevado al derroche de los consumidores. Pues bien, lo mismo se puede aplicar al transporte y a los cargadores.

Por nuestra parte, desde el sindicato Hiru vamos a convocar movilizaciones para reivindicar que se aplique la cláusula de revisión automática del precio del transporte en función de la evolución del precio del petróleo. Como recordaréis, en junio de 2008 y en una situación de incremento del precio del gasoil muy similar a la actual, HIRU llevó a cabo movilizaciones durante más de una semana para reclamar una factura propia para el transporte que reflejara automáticamente las oscilaciones del precio del gasoil.

Si bien es cierto que gracias al esfuerzo y a la presión de los transportistas ese mecanismo se negoció y se puso en marcha en muchas empresas de la CAV y Navarra, y que una cláusula similar se aprobó incluso en las negociaciones entre la patronal española del transporte y el Gobierno central, a los pocos meses y con la disculpa de la crisis todo quedó en agua de borrajas. En nuestra opinión, si esta cláusula hubiera seguido aplicándose, ahora mismo el sector del transporte en Euskal Herria estaría en condiciones de poder afrontar sin problemas la subida del precio del combustible.

Así pues, vamos a exigir en la calle y frente a las principales patronales de Hego Euskal Herria, que representan los intereses de la mayoría de nuestros cargadores en Navarra y en la CAV, la recuperación de esta cláusula. Así, el próximo día 21 de marzo llevaremos a cabo una concentración frente a la sede de Confebask en Bilbo, y el día 28 de marzo otra concentración frente a la Confederación de Empresarios de Navarra.

### **Responsabilidad institucional**

En esta coyuntura tampoco podemos pasar por alto la actitud de las administraciones vasca, navarra y del gobierno español que están permitiendo que el dumping se instale como norma en el sector del transporte, a pesar de que tanto la normativa comunitaria como la estatal y la legislación sobre competencia recogen que toda medida en materia de precios en el transporte debe tener en cuenta la situación económica de los transportistas y cubrir los costes. El artículo 19 de la LOTT (Ley de Ordenación de Transportes Terrestres) señala textualmente que *“las tarifas del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización”*.

Por lo tanto, exigimos públicamente y también lo haremos en la calle que Gobierno Vasco, Gobierno de Navarra y Diputaciones forales dejen de mirar hacia otro lado como si la grave situación del transporte y de los transportistas autónomos no fuera con ellos. Queremos que pongan todos los instrumentos necesarios de inspección, control y sanción

para que la ley del transporte se cumpla a rajatabla también cuando se trata de defender unas condiciones de trabajo dignas para los transportistas y evitar el dumping. Queremos que se impliquen en detener la sangría de puestos de trabajo que está suponiendo la crisis económica en el sector del transporte. Queremos que defiendan un sector que como ya hemos dicho aporta más de un 7% de la riqueza de la CAV y Navarra, y aporta más del 40% de los impuestos indirectos que se recaudan en Araba, Bizkaia, Gipuzkoa y Nafarroa. Por último, queremos saber qué van a hacer las instituciones para que el sector del transporte no desaparezca.

EUSKAL HERRIA, 2011-03-14

**CÓMPUTO DE LAS AUTORIZACIONES QUE SE HAN PERDIDO EN LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS EN LA CAV Y NAVARRA**

Autorizaciones para transporte de mercancías. **Vehículos pesados:**

	2009	2010	2011	EN DOS AÑOS...
<b>ARABA</b>	2.004	1.960	1.758	-246
<b>BIZKAIA</b>	6.365	6.346	5.427	-938
<b>GIPUZKOA</b>	5.782	5.677	4.491	-1.291
<b>CAV</b>	14.151	13.983	11.676	-2.475
<b>NAFARROA</b>	5.387	-----	4.556	-831

Autorizaciones para transporte de mercancías. **Vehículos ligeros:**

	2009	2010	2011	EN DOS AÑOS...
<b>ARABA</b>	493	497	456	-37
<b>BIZKAIA</b>	2.269	2.262	2.020	-249
<b>GIPUZKOA</b>	1.359	1.333	1.145	-214
<b>CAV</b>	4.121	4.092	3.621	-500
<b>NAFARROA</b>	1.073	-----	937	-136

Autorizaciones para transporte de mercancías. **Total.**

	2009	2010	2011	EN DOS AÑOS...
<b>ARABA</b>	2.497	2.457	2.214	-283
<b>BIZKAIA</b>	8.634	8.608	7.447	-1.187
<b>GIPUZKOA</b>	7.141	7.010	5.636	-1.505
<b>CAV</b>	18.272	18.075	15.297	-2.975
<b>NAFARROA</b>	6.460	-----	5.493	-967

Fuente: Ministerio de Fomento. Registro de autorizaciones.

**NOTA ACLARATORIA:** A cada vehículo de transporte de mercancías por carretera corresponde una autorización. Entre el 70% y el 80% de las autorizaciones vigentes en Hego Euskal Herria corresponden a transportistas autónomos, por lo que la mayor parte de las autorizaciones perdidas en los dos últimos años corresponden a transportistas autónomos que han abandonado la actividad.

### PRECIOS MEDIOS DE LAS EESS DE LA CAV

		Precio	Incremento(1)	Incremento (2)
<b>2010</b>	Octubre	1,087		
	Noviembre	1,108	2%	2%
	Diciembre	1,156	6%	4%
<b>2011</b>	Enero	1,193	10%	3%
	Febrero	1,234	14%	3%
	Marzo	1,292	19%	5%

(1) Incremento sobre el precio de octubre de 2.010

(2) Incremento sobre el mes anterior

Fuente: Elaboración propia. A partir de los datos recogidos diariamente en las principales Estaciones de Servicio de la CAV.