

{ datorrena } **Isidro Esnaola**

Europar Batasunean ere garraiolariak falta dira

Azken boladan denok ikusi ditugu Britainia Handiko irudi kezagarriak: ikaragarritzko ilarak gasolina hartzeko, apalak hutsik supermerkatuetan eta abar. Ez dakit irudi denak oraingoak diren edo beste garai batekoak tartekatuta dituzten eman nahi duten mezua sendotzeko. Tarterik eman gabe, Brexitarekin lotuta zegoela azpimarratu zuten komunikabide ia denek. Eta Boris Johnsonek onartu zuenean Brexitak zerikusia zuela, poza ezin zuten ezkutatu hedabide horiek guztiek. Brexitaren ideia txarra zela eta Europar Batasuna paradisa dela azpimarratzeko ez dute aukerarik galtzen. Bide batez, gogoratzen digute ze ondo gauden Europar Batasunaren barruan. Baina gauzak ez dira marrazten duten bezain politak, ezta hain itsusiak ere.

Harrigarria bada ere, ilarrak ez dira produktuen urritasunaren ondorio, garraiolarien eskasiarena baizik. Neurri batean, horrek Brexitarekin lotura badu, baina garraiolarien faltak pandemiarekin zerikusia ere badu. Itxialdi garaian garraiolari kanpotar asko etxera bueltatu ziren, lanik gabe gelditzerakoan bertan bizitzea nahiko konplikatua bilakatu baitzen. Eta orain bueltatzeko bete beharreko baldintzak askoz gehiago dira eta bete behar berri horiek itzulera zaildu dute.

Hori horrela izanik ere, badira kontuan hartu beharreko beste erpin batzuk. Garraiolarien urritasuna Europar Batasuneko estatu gehienetan nabaritzen da. Esate baterako, Europako garraio elkarteek egindako azken txostena dio Estatu espainolean 15.000 garraiolariren falta dagoela. Ez da Britainia Handiak duen defizitera iristen, baina sumatzen da urritasuna. Ez da harritzekoa. Bertako garraiolarien sindikatuek askotan salatu dute Europar Batasunak inposatutako liberalizazioaren ondorioz, kanpoko garraiolari asko, batez ere ekialdeko herrialdeetakoak, sartu zirela Euskal Herrian. Lan egiten zuten bal-

dintza nahiko kaskarretan eta garraio sariak behera bota zituzten. Sarritan bertako garraiolariak ezin zuten baldintza horiekin lehiatu eta hortik dator urritasuna. Baina ez bakarrik Euskal Herrian. Txosten horrek dio Errumanian ere 20.000 garraiolariren faltan dagoela, eta herrialde hori izan da gidarien esportatzaile nagusietariko bat Europar Batasunean.

Liberalizazioak lan baldintzak kaskartzen ditu leku guztietan. Garraiolaria izateko inbertsio nahiko handia egin behar da eta prezioek ematen ez dutenean, jendeak utzi egiten du eta gidari berriak ez dira animatzen. Behin merkatua lehertuta, soilik enpresa erraldoiak gelditzen dira. Eskaintzaren eta beharren arteko doiketara iristen den bitartean defizitak agertzen dira eta hortik aurrera garraio enpresa erraldoiek aginduko dute. Argin-

Europar Batasunak liberalizazio eskema berdintsua inposatu du sektore askotan, eta ondorioak antzekoak dira guztietan. Oligopolio handiak sortu dira eta orain horiek agintzen dute

darrarekin gertatzen den bezala, adibidez. Argindarra- ren kasuan, sarrerako mugak askoz handiagoak dira.

Europar Batasunak liberalizazio eskema berdintsua inposatu du sektore askotan, eta ondorioak antzekoak dira guztietan. Oligopolio handiak sortu dira eta orain horiek agintzen dute. Aste honetan argindarraren prezioa dela eta, Estatu espainolean argi utzi dute oligopolioek Gobernuak baino askoz gehiago agintzen dutela. Eta horren ondorioak herritarrok ari gara pairatzen. Britainiarrak agian okertu egin ziren Brexitarekin, baina burujabetza berreskuratu zuten. Ez dugu arrazoirik britainiarrei barre egiteko. Norbaitek behin esan zuen bezala, ez gara mundurik onenean bizi, zikinenean baizik. •