



:: [portada](#) :: [Palestina y Oriente Próximo](#) :: [Turquía](#)

24-09-2018

El nuevo aeropuerto de Estambul, paradigma de la crisis turca

Antonio Cuesta
Prensa Latina

La semana pasada la justicia de Turquía encarceló a 24 trabajadores del nuevo aeropuerto de Estambul, incluidos cuatro líderes sindicales, junto a otros 19 operarios que se encuentran en libertad condicional, por participar todos ellos en una protesta laboral. El caso puso en primera plana de los medios las pésimas condiciones de trabajo en el más emblemático de los megaproyectos con los que el presidente Recep Tayyip Erdogan pretende presentar la nueva Turquía ante la opinión pública internacional.

Las enormes cifras y el presupuesto multimillonario del que será uno de los mayores aeropuertos del mundo no logran ocultar las irregularidades que rodean la obra desde que fue anunciada en 2013, y que previsiblemente será inaugurada el 29 de octubre coincidiendo con el 95 aniversario de la fundación de la República de Turquía.

Esta construcción ejemplifica como ninguna problemas sociales, económicos y medioambientales que aquejan al país, fruto de la política desarrollista seguida por el ejecutivo de Ankara y que ha llegado a convertirse en uno de los principales factores de la crisis en la cual se encuentra actualmente Turquía.

El Plan Ambiental de Estambul, considerado como la constitución de la ciudad y actualizado en 2009, protegía la zona norte de la urbe de la expansión urbanística, defendiendo de la especulación las enormes extensiones de bosques que llegan hasta el mar Negro y las cuencas hidrográficas que abastecen a los más de 16 millones de habitantes. Esa línea roja fue eliminada por Erdogan en 2013 cuando firmó los proyectos para construir el tercer puente sobre el Bósforo, el nuevo aeropuerto de la ciudad y una autopista, todo ello en detrimento de un ecosistema de alto valor ambiental en un espacio preservado hasta ese momento.

Según las estimaciones del propio gobierno, el aeropuerto se extiende a lo largo de casi siete mil hectáreas de antiguos bosques y tierras de cultivo cercanos a la costa del mar Negro, para lo cual fueron talados más de un millón de árboles, incluyendo los existentes en la zona que ocupará la autopista de conexión. Para la legisladora Ayse Acar Basaran, del opositor Partido Democrático de los Pueblos (HDP), la construcción de esta infraestructura constituye 'un saqueo de la naturaleza cuya concesión fue a compañías afines, violando los derechos de los trabajadores y (causando) muertes'.

El consorcio empresarial al que se adjudicó la obra ganó durante años importantes licitaciones en sectores tan importantes como la distribución de energía y la construcción de metros, túneles y presas. El modelo elegido para la ejecución y gestión del aeropuerto es el denominado Asociación Público Privada (PPP, por sus siglas en inglés), por el cual el consorcio contará con 25 años de concesión, tiempo durante el cual pagará al Estado unos 232 millones de dólares anuales, siempre que el número de usuarios supere el nivel mínimo estipulado. Este límite anual es de 90 millones de pasajeros al inicio y de 200 millones en 2028, pero en el caso de no llegar a esas cifras las arcas públicas deberán pagar unos 110 millones de dólares si no se alcanzan los 80 millones de viajeros al año y 180 millones de dólares si el tránsito se sitúa por debajo de los 68 millones de usuarios. Cabe destacar que durante los últimos cuatro años el tráfico medio del actual aeropuerto internacional de Atatürk fue de unos 60 millones de viajeros, lo que evidencia un exceso de optimismo en los cálculos gubernamentales.

Esto en un momento en que el ministro de Economía y Finanzas, Berat Albayrak, acaba de



presentar el nuevo plan económico del gobierno para los próximos años, y en el que los recortes y la disciplina fiscal parece que se aplicarán de forma rigurosa.

La tercera de las deficiencias del aeropuerto de Estambul hace referencia a las condiciones en que deben desarrollar su labor los cerca de 36 mil trabajadores que han prestado sus servicios desde el inicio de las obras en 2014.

Turquía cuenta con una legislación laxa en materia laboral y una inspección de los centros de trabajo prácticamente inexistente, lo que la sitúa de acuerdo con el Índice Global de Derechos 2018 de la Confederación Sindical Internacional entre los 10 países del mundo peores para trabajar. En febrero de 2018 el Ministerio de Transporte reconoció la muerte de 27 trabajadores durante la construcción del aeropuerto, pero los propios obreros elevaron la cifra en declaraciones al diario Cumhuriyet.

En su protesta del pasado 14 de septiembre, los operarios denunciaron la 'terrible' situación en materia de seguridad, así como las pésimas condiciones de higiene en los barracones prefabricados donde duermen, al estar infectados de chinches, la insuficiente alimentación, la carencia de ropa adecuada para el trabajo o el hecho de que muchos de ellos llevan seis meses sin cobrar.

La respuesta represiva del gobierno y la posición de los medios de prensa progubernamentales sirvió para criminalizar a los manifestantes que llegaron a ser tildados públicamente como 'terroristas', a lo cual se sumó una declaración del Ministerio de Transporte en la que afirmó que 'este proyecto es un orgullo de Turquía, y nadie tiene el poder de detenerlo u obstruirlo'. La nota también informó de una reunión con el consorcio, que a su vez había dado instrucciones a los subcontratistas para resolver cualquier problema, pero negó deficiencias en los estándares de higiene, salud, agua potable y alimentos.

Por su parte Kadir Kurt, secretario de organización del Sindicato de Trabajadores de la Construcción (Insaat-Is), aseguró en declaraciones a Al Monitor, no entender 'la reacción que generó una protesta legal de unos trabajadores que estaban afirmando sus derechos'. Kurt añadió que la represión 'tiene el objetivo de despertar el miedo para evitar que los trabajadores en otros lugares reclamen sus derechos, que están escritos en la ley y cuya violación debería estar sujeta a enjuiciamiento'.

A medida que se acerca la fecha de finalización de las instalaciones los contratistas incrementan la presión sobre los trabajadores, que acumulan largas jornadas laborales y semanas sin descanso, para poder ofrecer a tiempo un aeropuerto sobre el que planean fundamentadas dudas sobre su viabilidad futura.

Antonio Cuesta es corresponsal de Prensa Latina en Turquía.

Fuente:

<http://www.prensa-latina.cu/index.php?o=rn&id=212740&SEO=el-nuevo-aeropuerto-de-estambul-paradigma-de-la-crisis-turca>

Rebelión ha publicado este artículo con el permiso del autor mediante una [licencia de Creative Commons](#), respetando su libertad para publicarlo en otras fuentes.