

AHT

LAN-ESPLOTAZIOAREN ZULOAN

Euskal Herriko obra publiko handienaren barrunbeetan ezer ez da dirudiena. Aurrerapenaren ikur izan behar zuen, baina muturreko prekarietatea ekarri du; Europako iparraldearekin konektatuko ei gaitu, baina hegoaldeko jendeen izerdi eta odola erabiltzen ari dira. Abiadura Handiko Trena eraikitzeke milaka milioi euro, bi hamarkada eta 6.000 lagun beharko dira. Egin ahal izango litzateke halakorik langileak lepotik estutu gabe? Hesi laranja gurutzatu dugu hori jakiteko, eta egoera gorria aurkitu dugu bertan.



TESTUA ETA ARGAZIAK:
Urko Apaolaza Avila
@urkoapaolaza

“Prakak urratuta dituenak ordaintzen du beti dena”. Esaera zaharra diruditen baina garai berrientzako ederki ematen duten hitzok, buruan kaskoa eta soinean petoa zeraman AHTko langile batek bota zuen duela gutxi. Hernaniko zatian Urumea errioaren arrasean eraikitzen ari diren zubi-bidera begira ari zen. Agintariei gero eta zailagoa egiten zaie %99ak jasaten duen urradura sozialari adabakiak jartzea, are zailago azaltzea nolatan Abiadura Handiko Trena bezalakako obra publiko batean lan prekarietatea bihurtu den kontratisten aurrekontua koadratzeko tresna nagusia.

Ia hamaika urte dira *Euskal Y* proiektuaren lehen zatia eraikitzen hasi zirela Araban, Arrazua-Ubarrundia herrien inguruan, Gasteiztik gertu. Haren sustatzaileek agindu zuten 2013rako Euskal Autonomia Erkidegoko hiriburuak trenbidez lotuta egongo zirela ordu-erdiren bueltan. Denborak jarri ditu gauzak bere tokian: obrak bukatzeko data atzeratu dute, nola ibilbideari minutuak gehitu – azkeneko informazioen arabera hiriburu batetik bestera trennez edo autoz bidaiatzea ia pareko izango litzateke–.

2023 arte ez ei da AHT martxan jarriko, baina oraindik trazatuaren erdia baino ez da egin eta zatirik zailenak ge-



Cáceresetik datoz, gaez 700 kilometro egin ondoren, eta eguna lanean pasako dute. AHTren Hernaniko zatiko behargina: “Barre egiten dugu negar ez egitearren. Gutako askok langabezia saririk ere ez daukagu eta kotizatzeagatik bakarrik gaude hemen”.

ratzen dira: Bergarako lotunea –“Y” delakoaren erdian– eta hiriburuetarako sarbideak. Azkenekoon diseinua duela gutxi adostu dute Eusko Jaurlaritzak, udalek eta Espainiako Gobernuak. Geltokien maketa batzuez eta operazio urbanistikorako geratuko diren metro koadroez aparte, ez da askoz gehiago zehaztu; “ausartegia” litzateke Iñigo de la Serna Espainiako Sustapen ministroaren esanetan finantzazioa eta datak finkatzea.

AHTren eraikuntzak daraman atzerapenaz Arantxa Tapia Azpiegituretako sailburuak berrikitan Ser irrati-katean adierazi du “erabaki politiko bat” egon



dela –Josu Erkoreka bozeramaileak duela bi hilabete esandakoaren ildotik–. Espainiako aurrekontuen negoziatziorako mahai-jokoan pieza baliotsua izan da AHT jeltzaleentzat, joan den astean jakin genuen bere prezioa: 3.380 milioi euro erreserbatuko ditu Rajoyren exekutiboak trenbidearen eraikitzaileentzat.

Arrazoiak arrazoi, bi hamarkadaz lurperatu ditugu hormigoipean milaka milioi euro, zor publikoa, murrizketak eta pribatizazioak areagotu diren bitartean. EHUKo eta Bartzelonako Unibertsitateko Ekopol ikerlari taldeak azaldu digunez, AHTn gastaturiko dirua ez dugu

berreskuratuko inoiz. Energiaren eta obretan isuritako kutsaduraren ikuspegitik ere dozenaka urte beharko dira balantze negatiboa itxuratzeko.

Ekologikoki eta ekonomikoki abiadura handiko trenak izango duen eraginaz asko hitz egin da, baina ba al dakigu zein den obraren kostu humanoa? Proiektu jasagarrienak ez du piperrik balio, euren izerdia eta odola kondizio miserabletan saltzera derrigorturik dauden esplotazioan oinarriturik baldin badago. *Euskal Y*-aren 175 kilometroak eraikitzen 6.000 lagun ariko dira urteotan, %80 kanpotarrak dira eta lan-baldintzak estutzen dizkieten azpi-

kontratentzat egiten dute beharra, ELA sindikatuaren esanetan.

2011n Eusko Legebiltzarrak agiri bat onartu zuen sindikatuei AHTko obretara sartzeko aukera emanez. ELAk gerotzik makina bat esplotazio kasu salatu ditu: Arrasaten 22 orduz jarraian lan egiten zuten beharginak aurkitu zituzten; Tolosan garraio enpresa baten amarrua azaleratu zuten; Aramaion, Legorretan, Hernanin eta beste hainbat tokitan ikusi dute ez dela eraikuntzako lurralde-hitzarmena betetzen... Kasu batzuetan 18.000 euroko aldea dago langileak jaso behar lukeen ordainsariaren eta egiaz jaso duenaren artean.



Eta ikuskaritzak nora begiratzen du?

Prekarietatearen kontrako xenda mal-kartsu hori ondo ikus liteke Sogeprovi azpikontrataren auziarekin. 2013an egin zuen eztanda, ez AHTn, Tabakalera baizik. Donostiako kultur zentroa eraikitzen ari ziren langileak oso baldintza kaskarretan zeudela salatu zuen sindikatu abertzaleak (urtean 500 ordu-extra sartzen; oporraldi eta aparteko saririk gabe; 900 eurora iristen ez ziren soldatekin...). Lan-ikuskaritzak esku hartu zuen, eta azkeneko akordiora iritsi ziren Tabakalera sostengatzen duten instituzioekin eta enpresekin, egoera aldatu eta langileei zor zitzaiena emateko.

Aldi berean, handik kilometro gutxira azpikontrata bera AHT eraikitzen ari zen Urnietan, askotan Tabakalera-ko langileak erabiliz, momentuko lan-kargaren arabera. Kasu hori ere salatu ondoren, ia urtebetera heldu zen lan-ikuskaritzaren erantzuna: ez ordu-estrarik ez arau-hausterik ez zuen ikusi oraingoan. Dokumentuak Tabakalerako auzia ikertu zuen inspektore beraren sinadura zeraman. "Irregularitasunak eta baldintzak berdinak dira, langile eta enpresa berak -zioen ELAk bere salaketan-. Geure buruari galdetzen diogu AHTk nolabaiteko *buldarik* ote duen".

Raul Resmella bi tokitan aritu zen lanean Sogeproviarentzat. Tabakalerakoak amaitu zituenean AHTren Urnietako tunelera aldatu zuten, eta han berriz ere "errealitatera" itzuli zen: "Hasi nintze-nean klaustrofobikoa zen, etxera joan eta pentsatzen nuen 'berriz itzuli behar naiz zulora?'". Kamioien soinuak, gasen negarra begietan... Etxetik 6ak inguruan

atera eta maiz gaueko 9etan itzultzen zen, prakak urratuta.

Ikuskariak bazuen Resmellaren eta beste hainbaten egoeraren berri, Tabakalera gertaturikoagatik. 2015ean obretara bisita egin zuen: "Egun horretan ez zizkidan datuak ere hartu: 'Nola izena duzu? Bale, agur'. Ez nondik nentorren ez ze enpresarentzat ari nintzen... Belarrientzako kaskoengatik galdetu zidan bakarrik, esan nion boka-diloa jateko kendu nituela, lankideekin bestela nola hitz egingo dut?"

» RAUL RESMELLA:

"Urnietako tunelean hasi nintzenean klaustrofobikoa zen, etxera joan eta pentsatzen nuen 'berriz itzuli behar naiz zulora?'"

» MIHAI COJOCARU:

"Eguberritan kalera bota eta parotik kobratu behar izaten genuen. Hilabete horretako hipoteka ez dizute eteten, nola pagatuko duzu 700 eurorekin?"

Ordaindutako oporrak hartzea zer zen ez zekiten Sogeprovi-ko langileek. Mihai Cojocaru, beste asko bezala, kalera botatzen zuten Eguberritan -obretan izaten den etenaldi bakanean- eta parotik kobratzen zituen egun horiek, berak eskatuta: "Hilabete horretako hipoteka ez dizute kentzen, eta nola pagatuko duzu 700 eurorekin?". Errumaniarra da Cojocaru, aita hil zitzaionean egun batzuek itzuli behar izan zuen bere herri-ara: ez zioten egun bat bera ere ordaindu.

Gehiegikerien ebidentzia guztiak bistan, ikuskaritzak erresoluzioa argitaratu zuen azkenean: langileetako batzuek ez zuten oporrik hartu lau urtetan -ezta kobratu ere- eta 300 edo 400 ordu pilotzen zituzten urtero: "Aztertutako kasuetan araudia ez da betetzen sistematikoki", dio txostenak. Gipuzkoako eraikuntza arloko ELAko arduradun Igor San Joserentzat, ordea, ondorio horiek "okerrak eta sinesgarritasun ga-beak" dira, egoera askoz larriagoa baita egiaz eta langile gehiagori eragiten die.

Jaurlaritzako Enplegu sailburu Angel Toñak azalpenak eman behar izan zituen Eusko Legebiltzarrean AHTn atzemandako demasia laboralaren harira. Bere esanetan departamenduak 103 bisita egin ditu trenbidearen obretara: "Inork ez du ezikusiarrena egiten, eta are gutxiago lan-ikuskaritzak".

Beharginen etxola prefabrikatuan

Urruneko besaulkietatik esaten direnek ez dute lau intxaur balio oinak lokatzetan sartzen dituzunean. Ez dira ehun edo berrehun bisita behar, bakarrarekin nahikoa da ikusteko obra publiko erraldoian araua ez dela betetzen:



Ezker-eskuin: Mihai Cojocaru eta Raul Resmella, Urnietan aritu ziren AHTko obretan lan-baldintza oso kaskarretan; azpikontrata zigortua izan zen. Kofratzaileak Hernaniko zubi-bidea egiten; ARGIAk haien egoera prekarioaren berri eman ondoren, Gipuzkoako eraikuntza hitzarmena ezartzea onartu du enpresak. ELAko Igor San Jose Hernaniko langileetako batekin; 2011n AHTko obretan sartzeko baimena lortu eta ordutik hona hamaika esplotazio-kasu azaleratu ditu sindikatuak.

“Ordu-estra 7 euro ordaintzen digute, eta ordaintzen digutenean”, azaldu digu lehen momentutik agure batek; aurpegia zartaturik dauka 40 urtetik gora eraikuntzan lanean aritzearen ondorioz. Hernani eta Astigarraga artean gaude, zementuzko bide inprobisatu batetik sartu gara AHTko obraren azpimundura.

Salamancako Encofrados y Puentes de Castilla S.L enpresako langileek Gipuzkoako eraikuntza hitzarmenak dioenaren erdia baino ez zuten kobratzen orain gutxi arte. Arrasateko Ulma kooperatibarentzat ari dira lanean, honek, berriz, Ergobia Hiru Lan (Moyua, Balzola eta Azvi) aldi-baterako enpresa edo UTEa hornitzen du zubiak egiteko materialez. Azpikontrataren azpikontrata dira beraz.

Beharginek bazkaltzen duten etxola prefabrikatura sartu gara eta haien ahotik jakin dugu nola dauden: ez dute oporrik ez dietarik, ez dute aparteko soldatarik, 10 ordu sartzen dituzte egunero, asteburu batzuetan ere geratu izan dira lanean 80 euroren truk: “Jatorduetan gastatzen duguna –dio beste batek–, *e obligau!*, hemen geratuko bazara”, dio haietako batek Coca-Cola lata trago batez amaitu aurretik.

11itzulpen

EUSKARATIK INGELESERA ZUZEN INGELESETIK EUSKARARA ZUZEN

EUSKARA | CASTELLANO | FRANÇAIS | ENGLISH

Euskal Herrian gehien erabiltzen diren hizkuntzen arteko itzulpenak eta zuzenketak egiten ditu 11itzulpenek. Eskarmentu eta prestakuntza handiko gure itzultzaile eta zuzentzaile taldeak eta gure lan-metodologiak itzulpenen kalitaterik gorena bermatzen dute.

» Testu kalitatea bermatzen dugu

» Lana eskatutako epemugan eta formatuan entregatzen dugu

» Terminologia zehatza eta koherentea ziurtatzen dizugu

www.11itzulpen.eus

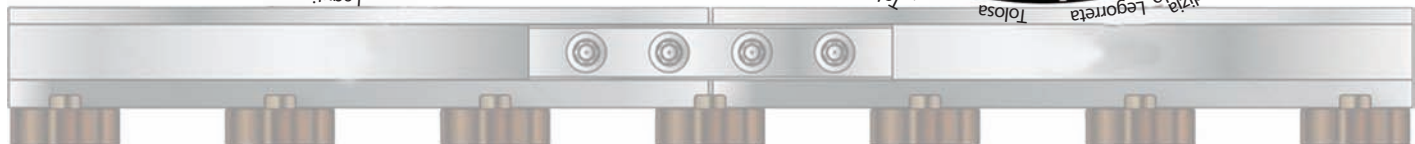
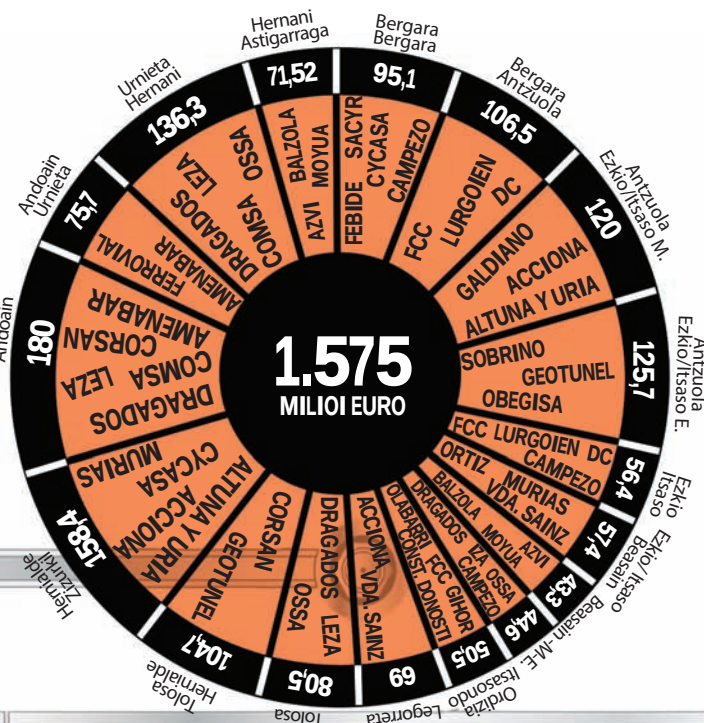
info@11itzulpen.eus

Skype: 11itzulpen

☎ (34) 699 433 121

1.192
MILIOI EURO

Company	Amount (Millions of Euros)
ARRAZATE BERGARA (ANGIOZAR)	78,7
ELORRIO ABONDO	45,8
ABONDO ABADINO	68,7
ABADINO DURANGO	50,7
DURANGO ZOMOTZA	70
ZOMOTZA ZOMOTZA	68
ZOMOTZA LENOZA	59,5
LENOZA GALDAKAO	69
GALDAKAO	49,4
ARRAZATE LEGUTIO I	22
ARRAZATE LEGUTIO II	34,3
ESKOLATZA I	65
ESKOLATZA II	65,7
ESKOLATZA III	80,9
ARRAZATE	51,6
ARRAZATE ELORRIO	69,7
ELORRIO	68
ELORRIO BERGARA	44,3
ARRAZATE BERGARA (KOBATE)	68,1
ARRAZATE BERGARA (ZUMALEGI)	56,6
CORSAN	78,7
ACCIONA	56,6
COMSA	56,6
CYCASA	56,6
CORSAN	56,6
SANDO	56,6
ROVER ALICISA	56,6
OSSA	56,6
SACYR AMEQUIBAR	56,6
PROYECTOS	56,6
YDA. DESAINZ	56,6
ACCIONA	56,6
FERROVIAL	56,6
COMSA	56,6
TESSA	56,6
ANTONIA YUNY	56,6
COMSA	56,6
CYCASA	56,6
ORTIZ	56,6
OTRADUY	56,6
MURIAS	56,6
IZA	56,6
COMSA	56,6
CYCASA	56,6
MOYUA	56,6
AZVI	56,6
BAZOLA	56,6
CYCASA	56,6
NORTUNEL	56,6
AZVI	56,6
BAZOLA	56,6
A. SOBRINO	56,6
OHIGUINOVARTI	56,6
ARIAN	56,6
EBASAS	56,6
CORSAN	56,6



Ekopol ikerketa taldearen arabera, AHTren kostua **10.000 milioi euro** izan daiteke azkenean.

“Argi geratu da? Inspeizioak hau ez du egin ezta?”, galdetu digu Igor San Josek amaieran. Gipuzkoako AHTren obretako beste zati batean ere izan gara eta hor ere egiaztatu ahal izan dugu



Zizurkil eta Andoain arteko trenbide zatia Aduna UTE edo aldi-baterako enpresa taldea ari da eraikitzen. Juanma Díaz errenteriarra han aritu zen lanean ingeniaritza enpresa txiki batek kontratatuta 800 euroren truke, harik eta ordaintzen ez ziotelako obra zuzendariordearen aurrean planto egin zuen arte.

eraikuntza hitzarmena ez dela betetzen, enpresa bateko langileekin izan eta gero.

Hernaniko AHTko lan-esplotazio egoera ARGIAren *Zuloan* blogean azaldu genuen otsailean, Manu Robles-Arangiz institutuarekin elkarlanean abiatutako ikerketari esker. Horren ondotik, azpikontratak onartu du ez zela Gipuzkoako hitzarmena betetzen ari, ELAk aurkeztutako froga eta testigantzek estuturik, eta konpromisoa azaldu du hala egiteko.

Astekari honek ikusi duenez, azken hilabeteko soldata %40 igo diete behar-ginei –sindikatu jarraipena egiten ari da eta langileei aparteko pagak hainbanatzea nahi du, ez bailitzateke lehen aldia izango enpresak hanka egiten duena-. Langileei bestalde, irribarrea neurrian ateratzen zaie, kezka sumatzen zaie: “Oso garbi daukagu: hemen goa amaitzean gurutzea jarriko digute”, diote kaleratzearen mamuarekin etsita. Oraingoz, Aduna ingurura eraman dituzte gehienak, Zizurkil eta Andoain arteko Antsibarko zubi-bidea egitera, Hernaniko obrarekin segituko ote duten jakin artean behintzat. Baina hori UTEaren enpresa kontratistek erabakiko dute, horiek dute zartagina eskuan AHTko lanetan.

Eraikuntza sektorearen arrangurak

Obra zibilean UTEak azpikontrataziora jotzen du etengabe, gastuak gutxitze-ko besteak beste. Praktika horrek eraikuntza sektoreko lan-baldintzak erabat hondoratu ditu: “Gailegoak etortzen dira hona portugesak Galizian dabilta-

lako, eta Portugalera berriz brasildarrak joaten dira... mugimendu handia dago beti”, dio San Josek.

Mingotsa da egoera, are gehiago jabetzen bagara *Euskal* Y-aren proiektuaren zati guztietan, UTEa osatzen duten bizpahiru enpresetako bat gutxienez baliabide propiorik ez duen Espainiako Estatu mailako multinazionala dela (ikusi grafikoa); Patxi Lopez lehendakari zela esleitu ziren AHTren zati horiek guztiak.

Juanma Díazek ondo daki konpainia horien ajeen berri: “Aitak esaten zidan: ‘Ospa egizu hortik, joan daitezela popatik hartzera!’”. *Ferrallista* zuen aita, eta bere bideari jarraiki sartu zen eraikuntzan, goi mailako gradu bat egin ondoren. Adunako AHTren zatian aritu zen lanean kondizio oso txarretan, harik

» **JUANMA DÍAZ:**
 “Topografoaren laguntzaile ere aritu nintzen, markatzen, segurtasun baldintzarik gabe; ekaitzak lehertzen zuenean tximistorratzak ginen malkar horretan. Eta hori obraren hasieran gertatzen zen, behin tunelean sartuta jakizu...”

eta ordaintzen ez ziotelako nazkatuta UTEaren arduradunen aurrean lurrean eseri zen arte: “Obrako zuzendariordeari esan nizkion esan beharrekoak eta orduan erabaki zuten ‘hau bota behar dugu bai ala bai’”.

Hasieratik kasik bakarrik aritu zen obran, ingeniaritza enpresa txiki batek kontratatuturik. 800 euro baino ez zuen kobratzen Díazek eta “denetarako mutil” bezala erabili zuten: “Topografoaren laguntzaile ere aritu nintzen, markatzen, segurtasun baldintzarik gabe; ekaitzak lehertzen zuenean tximistorratzak bezala ginen malkar horretan –azaldu digu errenteriarrek, Zizurkilera bidean dagoen Antsibar erreka inguruko pasaia aldrebesa eskuarekin seinalatuz-. Eta hori obraren hasieran gertatzen zen, behin tunelean sartuta, jakizu...”.

Azpikontratazioa eta prekarietatea lan istripuen atariko izan ohi dira maiz. AHTko lanetan gutxienez zazpi lagun hil dira urteotan. Eta kostu humano hori guztia zeren truke? Edo galdera beste modu batera eginda: posible al litzateke AHT eraikitzea –prezio eta denbora horietan– lan-esplotaziorik gabe?

Bailaran behera jaitsi gara Zizurkil-Andoain zatia daraman Aduna UTEko arduradunekin hitz egiteko asmoz, ELAko kideak lagunduta. Hor lanean behar duten Cácereseko gure lagunen berri eman diegu, gauez egiten dituzten bidaiek eta horrek dakartzan arriskuak: “Baina orduan ez zarete segurtasun arauak ari –erantzun digu lehor obra zuzendariak-, esan dezagun ohitura arraroak dituztela”. ■