



Los trabajadores del subte defienden su salud y la de millones de usuarios

MARIO HERNÁNDEZ :: 27/11/2019

Asbesto en el subte de Buenos Aires

Recordamos que el asbesto es un material prohibido desde principios de siglo y que sin embargo sigue presente en diferentes flotas de trenes que circulan cotidianamente en diferentes líneas como así también en estructuras de túneles, estaciones y talleres. Los trabajadores han sido expuestos durante años a realizar sus tareas con elementos contaminados con este mineral cancerígeno lo que dio como resultado, aún parcial, 11 trabajadores con sus pulmones afectados.

La exposición no solo pone en riesgo la salud y la vida de los trabajadores del subte, sino también la de millones de usuarios que utilizan el servicio diariamente.

El pliego de reclamos incluye la exigencia de plan integral de desabestización, fecha concreta de cambio de flotas, medidas de seguridad sanitarias para realizar sus labores y la inclusión de todos los trabajadores en el registro de agentes de riesgo (RAR).

Contaminación en escuelas de la Ciudad

También se presentó una acción colectiva ante la detección de asbesto y amianto en escuelas. El amparo fue presentado por la Cátedra de Ingeniería Comunitaria (CLIC) de la Universidad de Buenos Aires, el Observatorio del Derecho a la Ciudad, integrantes de la comunidad educativa IES de Lenguas Vivas; de su Asociación Cooperadora; de la comunidad educativa de la Escuela Infantil N° 08/04; CTA Autónoma Capital, delegados del Hospital Durand; CONADU Histórica, y Unidad Popular CABA.

Advierten que desde el gobierno de la Ciudad han demostrado un “desmanejo muy grave en relación con el asbesto”. Denuncian que en 2018 intentaron remover una caldera con amianto en el Nivel Primario N° 8, Distrito Escolar 4, “Carlos Della Penna”, en pleno ciclo lectivo; y que este año removieron otra caldera con asbesto en el Instituto de Enseñanza Superior en Lenguas Vivas sin dar intervención a la Agencia de Protección Ambiental y sin informar a la comunidad educativa.

Ante esta situación, distintas organizaciones presentaron este amparo en el que solicitan a la justicia que ordene al Ejecutivo porteño la creación de una Política Pública de Descontaminación de Asbesto/Amianto en los edificios públicos de la Ciudad implementando un relevamiento exhaustivo, un plan y cronograma de remoción y reemplazo de materiales e instalaciones con asbesto, además de un plan de contingencia y seguridad, de control, acceso a la información pública y participación en cada etapa de esta política a través de la constitución de una Mesa Multisectorial, y un Protocolo de Salud para el seguimiento de las personas expuestas.

La causa judicial se encuentra radicada en el Juzgado de 1ª Instancia en lo Contencioso

Administrativo y Tributario N° 14, a cargo del Juez Lisandro Fastman.

El titular del Subte reconoció que la presencia de asbesto estaba en los manuales

Luego de que aparecieran al menos 11 trabajadores de la línea B de subte contaminados con asbesto que se encuentra en los vagones comprados a España en 2011, el titular del Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (Sbase), Eduardo de Montmollin, reconoció que la presencia de este material cancerígeno estaba en los manuales técnicos pero que no los leyeron completos al realizar la adquisición.

Montmollin se sinceró: “Compramos los trenes asumiendo que estaban en condiciones, ya que a nivel de Unión Europea hay una ley que prohíbe la comercialización de equipamiento con esta sustancia».

“Es cierto que hay documentación que dice eso pero no había manera de validar si eso era cierto. La documentación técnica de un tren pueden llegar a ser manuales así (levanta las manos bien alto) y de repente lo que dice eso es una letra chiquita en la página 473 del tomo 4 del manual de descripción de partes”, explicó.

“En teoría, no puedo garantizar que se hayan leído absolutamente todas y cada una de las páginas de los manuales técnicos pero la posición conceptual es que asumimos que, si en la documentación figuraba algo, el metro de Madrid había tomado ya medidas y que lo que estaban vendiendo ellos estaba en condiciones de vender”, agregó el funcionario.

“Hoy, con el diario del lunes, ¿esos trenes tendrías que haber venido con ese certificado? Bueno, el certificado no existió y de nuestro lado no existió una exigencia. No fue un tema de discusión”, concluyó.

Mauricio Macri, entonces jefe de Gobierno porteño, y Horacio Rodríguez Larreta ya fueron denunciados en la justicia por el ingeniero en Seguridad Ambiental e inspector de la subsecretaría de Trabajo de la Ciudad, Edgardo Castro. Ambos se encuentran imputados por violación de los deberes de funcionario público, abuso de autoridad y encubrimiento. En esa denuncia también le apunta a Montmollin.

“Se importó un material que está prohibido importar, con lo cual ya cometió delito. Enfermó a 14 trabajadores, escondió en silencio la presencia del amianto en las formaciones todo este tiempo. Y esos trenes que compró a 550.000 dólares cada uno no los podés vender ni siquiera como chatarra, no se podían sacar de España. Después los organismos lo protegieron y lo ocultaron”, expresó Castro al presentar la acusación.

Denuncian a Macri y a Larreta por la compra de vagones de subte con asbesto

La escandalosa compra de los vagones de la Línea B de subterráneo por parte del entonces jefe de gobierno porteño, Mauricio Macri, volvió a los primeros planos en los últimos meses, a partir de la denuncia de los Metrodelegados por la presencia de asbesto en sus formaciones, lo que afectó la salud de numerosos trabajadores, y que enciende las alertas sobre posibles consecuencias también en pasajeros frecuentes de ese subte. A esta situación se agregó una denuncia en la justicia tanto a Macri como a Horacio Rodríguez Larreta, por

violación de los deberes de funcionario público, abuso de autoridad y encubrimiento.

Según detalla en las doce carillas de la denuncia, la importación de este residuo peligroso está prohibida por ley desde 2001. A finales de ese mismo año también se la declaró ilegal en España, el país de donde le vendieron al Estado porteño los CAF 5000 que el macrismo buscó instalar en la Línea B. El material rodante, según develaron notas periodísticas de España, es de 1974 y estaba destinado a chatarra. La Ciudad de Buenos Aires no sólo le compró 36 coches a 19.800.000 dólares para uso habitual de los ciudadanos, sino que además debió destinar millones de pesos para amoldar las estaciones de la B, porque los vagones eran más chicos de lo normal. Por si fuera poco, poseen asbesto en sus componentes eléctricos, que ya de por sí le generó el cáncer asbestosis a un empleado de mantenimiento de la red española. En Buenos Aires se detectaron en agosto cinco casos de operarios que contrajeron asbesto, y desde el sindicato estiman que hay una decena más de afectados.

La denuncia de Castro también apunta al actual presidente de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (Sbase), Eduardo De Montmollin; al director de la concesionaria del servicio, Metrovías SA, Alberto Esteban Verra y al titular de la Subsecretaría de Trabajo, Industria y Comercio, Fernando Cohen.

Un Delegado de ATE denunció a Macri y a Larreta por la compra ilegal de vagones de subte con amianto

Edgardo Castro, delegado general de ATE en la Dirección General de Protección del Trabajo, Paritario CyMAT del organismo, Inspector de Trabajo e Ingeniero en Higiene y Seguridad, y Químico, visitó el Juzgado Criminal y Correccional Federal Nº 2 para ratificar y ampliar la denuncia penal contra Mauricio Macri, Horacio Rodríguez Larreta y otros.

«Con información de público conocimiento y con información brindada por los compañeros trabajadores del subte, sobre enfermedades profesionales específicas relacionadas a la presencia de amianto que empezaron a aparecer, realicé una denuncia penal por compra ilegal y por uso de vagones contaminados con amianto, por encubrimiento, y por no descartar los vagones de manera correcta luego de sacarlos de circulación», señaló Castro.

«Hice la denuncia porque Macri y Larreta, con la venia de Subterráneos de Buenos Aires Sociedad del Estado (SBASE) y Metrovías, compraron vagones de subte a España, en donde eran chatarra vieja que se suponía que ni siquiera se podía vender porque estaban contaminados con amianto. No deberían haber podido salir del territorio español, por la prohibición del Convenio de Basilea, sin embargo, el Gobierno del PRO compró esos vagones por U\$S 550.000 cada uno», detalló el delegado.

Castro además dijo: «Desde el Gobierno dicen tener los vagones guardados en una base, pero cuando uno empieza a investigar un poco se da cuenta de que en lugar de tenerlos encapsulados, como correspondería, usaron partes de ellos para reparar otras series de vagones, contaminándolas con amianto, y tampoco brindan información de a dónde fueron a parar los vagones en sí», agregó.

Asbesto en el subte: sin una lucha en serio, la salud de todas y todos sigue en

riesgo

En la audiencia que se realizó el martes 22 de octubre en la Subsecretaría de Trabajo al respecto de la presencia de asbesto en formaciones y estaciones, Metrovías ratificó que continuará a "paso hormiga" y Sbase afirmó "que se encuentra buscando financiación para la renovación de la flota completa de la Línea B" y de esta manera evitó mencionar plazos o fechas concretas.

"Recién conocemos los resultados de un poco más de 100 trabajadores y ya sabemos que 13 compañeros tienen sus pulmones afectados. Y mientras pasa el tiempo, el material se sigue esparciendo, y nuestras vidas y las de nuestras familias siguen corriendo peligro. Las medidas paliativas propuestas por la empresa, como el doble locker para algunos sectores, no tienen nada que ver con el pedido de que exista una barrera sanitaria que impida que el asbesto quede impregnado en cualquier superficie y se siga esparciendo", explica la agrupación Bordó y agrega "de la misma manera, la empresa aún sigue negando la incorporación al RAR (Registro de Agentes de Riesgo) al conjunto de trabajadores para determinar si su salud está comprometida".

Además la Bordó continúa exigiendo que el sindicato convoque inmediatamente a asambleas en todas las líneas y sectores para definir un plan de lucha hasta que la empresa y SBASE reconozcan la emergencia y presente un plan global, serio y concreto, para resolverla. "Nuestras vidas, y las de nuestras familias, valen más que sus ganancias", finaliza el comunicado.

Hablan las víctimas argentinas del amianto del Metro de Madrid

En una nota publicada el pasado 25 de octubre se señala que:

- La ciudad de Buenos Aires ha presentado esta semana una demanda contra Metro de Madrid por la venta en 2011 y 2012 de vagones contaminados con amianto.
- Daniel, Ramón y Claudio son tres de los 11 empleados del subterráneo argentino enfermos del pulmón como consecuencia de la intoxicación con esta sustancia cancerígena.
- "Esto está lejos de resolverse porque van muy lentas las cosas, seguimos en casa todos los afectados", dice Claudio Garay, de 54 años.

Daniel Pedraza pensó que estaba sano, pero no era cierto. Durante 30 de sus 58 años ha estado trabajando en el Taller Rancagua de la línea B del 'subte' de Buenos Aires, revisando y arreglando neumáticos, puertas y sistemas de frenos. Ahora lleva más de un mes en su casa, esperando.

Es uno de los trabajadores afectados por la presencia de amianto [asbesto] en el metro de Buenos Aires. Este martes, la empresa municipal de la capital argentina ha demandado a Metro de Madrid por la venta en 2011 y 2012 de vagones contaminados. Pide que se declaren nulos los contratos, alegando que la comercialización de equipos con esta sustancia estaba prohibida, y solicita una indemnización por daños y perjuicios de cerca de 15 millones de euros.

Daniel cuenta que, todos los años, la empresa le hacía exámenes médicos. Todos los años le decían que estaba sano. Aunque el trabajo bajo tierra puede ser insalubre –y él lo sabía–, se lo negaban. Se enteró que tenía neumoconiosis [enfermedad pulmonar] por fibras de asbesto el mismo día que otros diez compañeros. "Todos los años nos hacían estudios muy básicos y de ahí nunca salió nada. Todos estábamos sanos", dice Daniel con enfado. Estar en su casa le entristece a veces. Piensa. No quiere perder el trabajo. No quiere que lo jubilen por invalidez.

En la demanda, Subterráneos Buenos Aires acusa a Metro de Madrid de "omitir en todo momento y pese a tener conocimiento de ello, la comunicación de la presencia de amianto en los vagones objeto de la venta". También, recalca Metro de Madrid "sabía que los vagones no eran aptos para ser comercializados de cara a su puesta en servicio al público, por la propia presencia de amianto". Y sostiene que "en ningún caso" podían considerar que la compañía madrileña les estuviera vendiendo "equipos contaminados", violando la normativa vigente tanto en España como en la Unión Europea.

En el momento en que la Ciudad de Buenos Aires hizo esta compra, el actual presidente Mauricio Macri, era jefe de Gobierno. En julio de 2013 se pusieron en funcionamiento los vagones, que se retiraron de la circulación en 2018.

Enfermedad importada

A principios del año pasado, un trabajador del Metro de Madrid murió por asbestosis, una enfermedad provocada por la exposición al asbesto, una sustancia cancerígena que contienen esos trenes. Cuando se enteraron de esa noticia, al gremio de trabajadores del subte de Buenos Aires se le encendieron las alarmas: hacía siete años que se habían comprado vagones a la capital española.

Empezaron a hacer análisis propios, a pedir que la empresa los hiciera, y descubrieron que 11 de ellos tenían enfermedades relacionadas con el amianto. A esos 11, la empresa Subterráneos Buenos Aires (Sbase) los mandó a su casa por tiempo indeterminado. El sindicato empezó a hacer paros pidiendo medidas concretas, ya que no saben en qué otros trenes sigue presente esa sustancia. Según la Organización Mundial de la Salud, todas las formas de asbesto son cancerígenas para el ser humano.

Ramón Acuña lleva ocho años haciendo tareas de mantenimiento en el mismo lugar. Fue diagnosticado de placa pleural: un ensanchamiento de la membrana que recubre el pulmón. Cuando se enteró de la posibilidad de que existiera una sustancia cancerígena en los trenes con los que trabajaba cada día, decidió, con sus compañeros, parar de hacer sus tareas.

"Por eso, en febrero de 2019, la empresa nos inscribe en el Registro de Agentes de Riesgo a los trabajadores del Taller Rancagua y Urquiza como trabajadores expuestos al asbesto. Una de las normativas de estar en este registro es que nos tienen que hacer exámenes", cuenta Ramón a eldiario.es. De los 180 casos analizados, ya se han confirmado 11 positivos. Sin embargo, es apenas una parte de todos los trabajadores del subte B, que son en total más de 700.

Hace un mes que Ramón sabe que tiene una afección que se puede convertir en cáncer. Ya

se lo contó a sus hijos adolescentes. Hace un mes que está en su casa: "Sbase no puede asegurar que haya algún lugar libre de fibra de asbesto en el 'subte'. Entonces nos dan una licencia administrativa [baja]", explica.

Claudio Garay, de 54 años, también está en su casa. Se hizo exámenes en tres lugares distintos y todos le dijeron lo mismo: no hay medicación para esto, pero no se preocupe, no es nada grave, solo hay que seguirlo. Es el más tranquilo de los tres. Dice que la religión le ayuda a no desesperarse. Es pastor evangélico en Hurlingham, una ciudad de la provincia de Buenos Aires, a una hora de la capital del país. Cada día de los últimos 30 años coge un bus y un tren para llegar a las seis de la mañana al Taller Rancagua. Pero hace un mes que ya no lo hace. No se desespera, pero tampoco es ingenuo: "Está medio lejos de resolverse porque van muy lentas las cosas. Seguimos en la casa todos los afectados", dice.

Su día a día cambió, pero intenta estar tranquilo y seguir con sus actividades: "Si bien no es nada grato, tampoco me lo tomé muy a pecho. Ahora estoy en mi casa con una baja médica hasta que retiren todo el asbesto que se encuentra en los lugares donde yo trabajaba. Una vez que el asbesto se ha retirado, puedo trabajar".

Pero aún no se ha presentado un plan oficial para retirar el amianto. Por eso, esta semana los trabajadores del subte decidieron hacer un paro.

El gremio insiste en que la empresa presente una fecha precisa para un recambio de la flota de la Línea B, un plan de desabestización y la inscripción de todos los trabajadores en el Registro de Agentes de Riesgo para que se les haga exámenes a las más de 4.000 personas que trabajan en el subte de Buenos Aires y así saber cuántos son, en realidad, los afectados por esta sustancia cancerígena.

La Haine

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/los-trabajadores-del-subte-defienden