

Ordenan revisar todas las flotas del subte de Buenos Aires envenenadas con asbesto

MARIO HERNÁNDEZ :: 05/02/2020

El Metro de Madrid a juicio

La presencia de piezas con asbesto en el subte de la Ciudad de Buenos Aires fue alertada por los metrodelegados, que desde un primer momento se pusieron al frente de la lucha para que la empresa concesionaria del servicio y el gobierno porteño tenga un plan para retirar este material, calificado como cancerígeno por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Dos años después, un fallo judicial no sólo le dio la razón a la organización gremial, sino que confirma el peligro al que están expuestos trabajadores y usuarios. La jueza Elena Liberatori hizo lugar al amparo presentado por la Asociación Gremial de Trabajadores de Subte y Premetro (AGTSyP) y ordenó tomar muestras de piezas y materiales para determinar si hay presencia de asbesto o amianto.

En los fundamentos de la sentencia, la jueza recordó que la Resolución 823/2001 del Ministerio de Salud de la Nación prohíbe “el uso de fibra de asbesto, siendo ésta una sustancia cancerígena comprobada por la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer”.

Y resaltó que la Organización Mundial de la Salud estableció que “la aparición de los efectos a la exposición al amianto es independiente de la dosis de la exposición, siendo imposible establecer niveles de exposición seguros”. Además, pidió que se elabore una lista de los empleados de todas las líneas de subte que hayan tomado contacto con esas piezas en los últimos 40 años. La misma debe tener “la ‘hoja de ruta laboral’ (lugares, secciones o funciones desarrolladas), incluyendo los actuales y los que por cualquier causa hayan cesado, indicando en su caso fecha y causa de baja y último domicilio registrado, todo bajo apercibimiento de astreintes (sanciones en dinero)”. Este listado debería contemplar un número de 4.100 empleados y ex empleados”. “Si deciden incluir a personal administrativo, supervisores y gerentes, la cuenta sube a 5.300”, remarcó Francisco Ledesma, secretario de Salud Laboral.

La dirigencia sindical se mostró satisfecha por la medida, que prohíbe la manipulación de este material por parte de los trabajadores, y remarcaron que la misma incluye duras críticas al manejo de la situación por parte de la empresa. “Hay asbesto en todo el subte”, ratificaron desde la secretaría de Salud Laboral.

Además, la jueza dispuso “en el plazo perentorio de 10 días hábiles, la toma de muestras de piezas, materiales o componentes sospechados de asbesto, de las flotas Nagoya 300, 1200 y 5000, CAF 6000, CNR Almston, Fiat, General Electric, Siemens, La Brugeoise y Materfer (Premetro)”.

Las mismas deben guardar la denominada “cadena de custodia”, igual que se hizo con las piezas estudiadas de la flota CAF-5000, la cual fue comprada al Metro de Madrid y que fue la primera en ser denunciada por los metrodelegados, y la Mitsubishi. Además, se dispusieron pruebas en las llamadas “instalaciones fijas”, que según el fallo son “elementos que no solo atañen a los trabajadores sino también al colectivo de usuarios”.

Desde la secretaría de Salud Laboral del gremio confirmaron que los análisis involucran a todas las flotas que prestan servicio. Además, Francisco Ledesma, titular de la secretaría, remarcó que las instalaciones fijas deberán ser revisadas, es decir, “escaleras mecánicas, cables de alta tensión y señales que corren en paralelo a las vías”. La magnitud de los estudios a realizar habla de la cantidad de asbesto que hay en los túneles que forman el subte hoy. “Hay asbesto en estado de descomposición en todas las instalaciones, en todas las formaciones y los sectores”, sostuvo Ledesma.

En medio de las denuncias, los metrodelegados lograron que muchos de los trabajadores sospechados de estar en contacto con el material se hicieran estudios en el Hospital Británico, cuyos resultados generaron alarma. “Lamentablemente hasta ahora dieron cinco casos de patologías con base en el asbesto, y hay varios casos más que se están analizando”, recordó Ledesma. Al menos tres de los empleados tienen engrosamiento de pleura, un mal que suele generarse por estar en contacto con el polvo de asbesto. Según la Asociación de Afectados por Amianto de España establece que “el engrosamiento pleural de zonas focales por tejidos fibrosos es parte de un grupo de patologías dentro de los cuales pueden observarse fibras de amianto mediante el microscopio electrónico”. En general, “las placas no producen dificultades respiratorias” pero son una prueba de la exposición al amianto.

Esta medida podría tener impacto en la operatividad del subte, ya que cuando se retiraron formaciones de la línea B, el servicio estuvo a punto de colapsar. También podría afectar las habituales tareas de los empleados, que no puedan ir a sus puestos de trabajo por estar sospechados de estar contaminados.

En ese caso, la jueza porteña resguardó “el derecho al trabajo”, y estableció que “todos aquellos trabajadores comprendidos en la acción que deban ser reubicados con motivo de la determinación de alguna afectación derivada de la contaminación con asbesto, o deban quedar en situación de abstención de tareas, de manera que no se cumplan a su respecto períodos de caducidad de este derecho o de cualquier modo se altere la situación de empleo de los mismos”.

Por último, el fallo judicial hace una fuerte crítica a Metrovías y SBASE. La empresa estatal admitió durante el proceso no haber leído los manuales de los vagones comprados a España, donde se confirmaba la presencia de asbesto. Por eso, Liberatori concluye que “las argumentaciones o justificaciones del funcionario evidencian la escasa o ninguna sensibilidad en materia ambiente y por cierto un absoluto desconocimiento técnico de las consecuencias que a la vista están”.

La responsabilidad del Gobierno de la Ciudad quedó en manifiesto en las propias declaraciones del Presidente de SBASE, según las cuales “[...] no vieron en su momento los Manuales técnicos de las formaciones que la ciudad compró a España, dada su voluminosidad y asumiendo que el Metro de Madrid no vendería vagones con material

cancerígeno, siendo que rige en la Unión Europea la prohibición de uso de amianto desde el año 1999”.

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 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 ante el juzgado federal N° 2 de Sergio Ramos, tanto a Macri como a Horacio Rodríguez Larreta, por violación de los deberes de funcionario público, abuso de autoridad y encubrimiento.

Los denunció el Ingeniero en Seguridad Ambiental e inspector de la subsecretaría de Trabajo de la Ciudad, Edgardo Castro: “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.

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.

Cinco trabajadores del Subte podrían haber inhalado asbesto

Al menos cinco trabajadores del Subte tienen un engrosamiento de la pleura que podría estar vinculado con la inhalación de asbesto. Este mineral, también conocido como amianto, está presente en coches del subterráneo de origen español y japonés. Al desprenderse, el asbesto puede ser muy peligroso para la salud, ya que libera partículas muy pequeñas que pueden ser aspiradas y quedar alojadas en el pulmón, lo que puede causar enfermedades pulmonares. La asbestosis puede causar cáncer, pero también un engrosamiento de la

pleura -la membrana que recubre el exterior de los pulmones-, lo que puede derivar en la pérdida de su función, la discapacidad y la muerte. La probabilidad de contraer enfermedades pulmonares por la exposición al asbesto -también conocido como amianto y que comprende diversas variedades de minerales fibrosos- depende mucho de la genética de la persona y puede tardar muchos años en activarse la enfermedad, aunque la exposición a este mineral sea muy baja.

Una resolución del ministerio de Salud, de julio de 2001, prohibió su fabricación y comercialización en la Argentina por considerarlo “comprobadamente cancerígeno”. En los últimos años, hubo dos casos de trabajadores del Metro de Madrid que murieron por cáncer de pulmón debido a asbestosis y hay otros cuatro con esa enfermedad reconocida. Esto alertó a los trabajadores del Subte porteño, ya que también trabajaron en los coches CAF 5000 comprados al subterráneo madrileño en el 2011.

A partir de esta preocupación, representantes de la Asociación Gremial de trabajadores del Subterráneo y Premetro (AGTSyP) pidieron a investigadores de la Universidad Nacional del Sur, en Bahía Blanca, que los ayudaran a analizar los componentes de los coches para determinar la presencia o no de asbesto. Los estudios obtuvieron resultados positivos y a partir de entonces exigieron que la ART hiciera estudios en los trabajadores para buscar patologías relacionadas con la exposición al asbesto. Hasta el momento son cinco los trabajadores diagnosticados con engrosamiento de pleura. Los primeros analizados son los que cumplían tareas en el taller Rancagua y las piezas contaminadas estaban en la parte inferior de los coches.

El secretario de salud de la AGTSyP, Francisco Ledesma, afirmó que el peligro va más allá de los trenes adquiridos en España: “También tenemos la confirmación de que en el techo de los coches japoneses Mitsubishi hay amianto azul (crocidolita), que es el más peligroso y además está en descomposición, en forma de polvo. Esto ha sido confirmado por las autoridades de Metrovías y SBASE (Subterráneos de Buenos Aires, la empresa estatal porteña que administra el Subte). Creemos que estas empresas hace muchos años que saben que hay asbesto en esas formaciones. En el año 2004, cuando estábamos en negociación para pasar de ocho a seis horas de trabajo por día, Metrovías mandó a hacer un estudio privado en el INTI sobre las zapatas (pastillas) de freno y ahí se determinó que tenían asbesto y en 20 días se cambiaron todas. Era algo que también estaba especificado en los planos de fabricación de los trenes. La empresa, que tenía toda esa información, tendría que habernos advertido a los trabajadores y contemplado un plan de contención técnico y médico, pero no hizo nada de esto. Nosotros nos enteramos en febrero de 2018 porque en España había trabajadores enfermos y fallecidos por la exposición al asbesto en los trenes”.

En distintos países del mundo, como EEUU, Inglaterra, México y Chile, se están llevando a cabo tareas para sacar estos materiales peligrosos de los coches. Consiste en cambiar y hacer a medida piezas que tengan este material y, en los lugares que no se pueda cambiar, como los techos de los Mitsubishi, se desarma el coche y se cubre con una pintura que hace que el asbesto no pueda desprender partículas. “Eso sirve mientras se hace la licitación internacional para comprar la nueva flota”, dijo Ledesma.

Nicolás Castaño, vocero de Metrovías, explicó: “Conocida la noticia sobre la presencia de asbesto en las formaciones CAF-5000 de la Línea B, que comenzó en España, desde el 20 de febrero se retiraron preventivamente de circulación y los Talleres Rancagua y Villa Urquiza de la línea B fueron inscriptos en un registro específico de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo. Se declaró a su personal como expuesto a asbesto en el marco del relevamiento de agentes de riesgo de la ART y se dispuso la realización de exámenes médicos a los trabajadores en el Departamento de Neumonología del Hospital Británico de Buenos Aires”.

Además, agregó Castaño, “se realizaron tomas de muestra y análisis de calidad del aire en los talleres Rancagua y Villa Urquiza, y dosimetrías al personal para medir la presencia de asbesto. En todos los casos los valores obtenidos fueron muy inferiores a los admitidos por la normativa y resultaron similares a los que se obtienen en la vía pública”.

Con respecto a los trenes Mitsubishi, según el vocero, la empresa hizo un relevamiento de todos los componentes sospechosos de contener asbesto. “La detección resultó positiva en un 50% de los elementos analizados y se comenzó la identificación de los elementos y su posterior reemplazo por otros libres de amianto, proceso que está en curso. En la transición, el mantenimiento se realiza cumpliendo los protocolos de trabajo seguro”.

La solución definitiva a este problema estaría en el reemplazo de todos los coches con presencia de asbesto en el Subte porteño. La empresa SBASE, a cargo de la licitación, aún no ha informado sobre su plan para llevarla a cabo.

El amianto mata

Remi Poppe, trabajador portuario, pintor y político holandés, dijo: “A excepción de la pólvora, el amianto es la sustancia más inmoral con la que se haya hecho trabajar a la gente”. ¿Cuántas muertes puede causar y haber causado el amianto?

Según un trabajo de Paco Puche, experto en temas de amianto, en el mundo las cifras globales, indican que antes de 2018 han fallecido 3.866.134 y que fallecerán entre el 2018 y el 2040 otras 3.478.456 personas. Un total de 7.344.000 personas fallecidas por el amianto.

En España, continúa dicho estudio, han fallecido, antes del año 2018 más de 52.000 personas por las enfermedades derivadas del amianto, y morirán otras 48.000 hasta el año 2040, el amianto se cobrará cerca de 100.000 muertes.

Entre los años 1980 a 2003 se han reconocido 406 casos de enfermedades causadas por el amianto, contra los más de 13.000 que con toda seguridad hubiesen correspondido, lo que supone que más del 97% de los afectados están privados de sus derechos administrativos, esta alarmante cifra viene a demostrar, el nulo interés de las administraciones públicas por resolver este grave problema, concluye el estudio.

El último dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre trabajo con amianto y regeneración energética indica:

“El amianto sigue siendo la principal fuente de cáncer profesional en la UE. Según la Comisión Internacional de Medicina del Trabajo (CIMT), el amianto se cobra

aproximadamente 88.000 vidas en Europa cada año, lo que representa el 55-85 % de los cánceres de pulmón en el trabajo. Las tasas de mortalidad seguirán aumentando hasta finales de los años 2020 y 2030.

“Los modelos actuales de registro de amianto y otras sustancias nocivas en los Estados miembros no son, por lo general, adecuados... Aunque muchos Estados miembros o regiones cuentan con registros de sustancias nocivas, a menudo son incompletos, no están a disposición del público y la mayoría no están actualizados. En algunos países (caso de España) ni siquiera existen”.

El Metro de Madrid a juicio

El Metro de Madrid ha acudido a la vía judicial con una reclamación dirigida a la Seguridad Social referida al caso de Julián Martín , el caso del primer trabajador con enfermedad profesional y que falleció en 2018 por cáncer relacionado con amianto y que el Instituto Nacional de la Seguridad Social elevó un recargo de prestación del 50 % , el máximo fijado.

Fuentes del Metro han explicado que el objetivo de esta demanda es que un tribunal establezca qué porcentaje de recarga tiene que haber para estos casos y establecer un baremo a la hora de afrontar este tipo de cuestiones. "No es que queramos evitar ningún pago, sino que se establezca qué porcentaje corresponde", han agregado.

La demanda ha recaído en el Juzgado de lo Social N^o 37 de Madrid que ya la ha notificado a la Tesorería General de la Seguridad Social al INSS, y a la viuda e hija de Julián Martín, al que el Metro ya tuvo que indemnizar con más de 370.000 euros . Este órgano judicial ya ha comunicado a las partes implicadas que irán a juicio y ha recordado que previamente existe la opción de evitarlo en un acto de conciliación .

La viuda del empleado, Eugenia Martín, ha criticado con dureza a la compañía por llevar esta cuestión a los tribunales y tratar de buscar una "rebaja" en el recargo de prestaciones, que aún no ha pagado, algo que no entiende porque el Metro ya les ha abonado la indemnización de más de 370.000 euros en una sentencia que certificó el no haber tomado medidas para prevenir de la exposición al amianto.

Eugenia Martín ha detallado que cuando a su marido le reconocieron en septiembre de 2017, se inició la investigación llevada a cabo por la Inspección de Trabajo que resolvió en marzo de 2018 interponer varias actas de infracción. La principal fue la propuesta de multa de 190.000 euros por no haber tomado medidas que evitaran la exposición a este material potencialmente cancerígeno , pero también se eleva desde el INSS el incremento de prestaciones del 50 % para Julián Martín en virtud de lo dispuesto en la Ley de Seguridad Social, "al no haber tomado" medidas de seguridad para garantizar la correcta salud laboral de su empleado.

Es decir, aparte de la incapacidad permanente que le fue reconocida, el Metro debía abonar también un incremento del 50 % del salario que percibía este trabajador, algo que reconoció el Instituto Nacional de la Seguridad Social en enero de 2019 a efectos retroactivos, cuando ya había fallecido este empleado y que le fue notificado a sus familiares. Además, según ha explicado Eugenia Martín, ello comportaba también un incremento en un 50 % de su

pensión de viudez. No obstante, tal y como ha relatado, el Metro presentó entonces una reclamación oponiéndose a este incremento de prestaciones, primero por la vía administrativa, en base a que el expediente del INSS había "caducado" ya que había pasado el plazo para resolver, además de añadir que la Inspección solo se basaba en testimonios para hacer sus conclusiones.

"Necesitamos un poco de paz y queremos Justicia", ha señalado Eugenia Martín para recordar que el 6 de febrero tendrá que declarar en la causa penal abierta contra ex responsables del área de Salud Laboral de Metro por el caso amianto, en el que ejercen como acusación particular. "El Metro está obsesionado en negar que hay amianto, en que la gente no se ha contaminado con amianto, que la gente se ha contaminado con otras cosas... Es un despropósito", ha censurado la viuda de Julián Martín para exigir al Metro que "asuma ya su responsabilidad por el daño que han provocado" y deje su postura "impresentable" de poner en duda a otros organismos públicos, como son la Seguridad Social y la Inspección de Trabajo.

Además, ha rememorado que ya hay cuatro fallecidos a causa de enfermedad profesional relacionada con amianto, dos de ellos ya jubilados, con dos antiguos trabajadores en vías de reconocimiento de la enfermedad profesional y un trabajador de limpieza de una tercerizada (encargado de limpiar los bajos de los trenes) que, según asevera, tiene también cáncer generado por el asbesto.

La Haine

https://www.lahaine.org/mm_ss_mundo.php/ordenan-revisar-todas-las-flotas