

Amianto en el Metro de Madrid: el problema de los usuarios

Paco Puche, 16 de mayo de 2018

Para sacudirse de la inercia de lo real, ya fuere en 1961 ya sea en el presente, no hay que apretar filas y poner letra a la música nacional sino salirse del rebaño y hablar sin rodeos. Los aprovechados tienen la larga costumbre de callar y medrar, pero la democracia no se logra ni se mantiene sin el estímulo de las voces críticas, aunque los “aznares” de ayer y de hoy ignoren que, como dijo Luis Cernuda, “... desvío/Siempre es razón mejor ante la grey”.

Juan Goytisolo (2015)

El pasado 11 de mayo, a las once, debería haber estado en la Asamblea de Madrid en calidad de “experto”, invitado por el Grupo Parlamentario de Podemos, para hablar en la Comisión de Investigación del Metro creada *ad hoc*. No fue posible porque el PP me rechazó por radical o por ese olor a azufre que tan bien percibe la grey, cualquiera sabe. Para paliar la situación, el Grupo que me había invitado organizó un encuentro por la tarde del 11, en compañía de sindicatos, administración y otros parlamentarios, en la propia sede de la Asamblea. Acto, entre otras cosas, muy simbólico. Además de harto interesante.

Para difundir las tesis que iba a desarrollar en la frustrada pero recompuesta comparecencia, paso a desplegarlas en este trabajo.

Marco básico para tratar con amianto. Argumentos de Autoridad. El caso de los trabajadores.

1.Desde 1977, es decir hace ya 40 años, se conoce oficialmente por la IARC (Agencia Internacional de Investigación sobre el Cáncer, dependiente de la OMS), que: “En los seres humanos, **la exposición ocupacional al crisotilo**, la amosita, antofilita y fibras mezcladas que contienen crocidolita se ha traducido en **una alta incidencia de cáncer de pulmón**; (...) **pequeñas cantidades de crisotilo también han provocado un aumento en la incidencia de cáncer de pulmón. Muchos mesoteliomas pleurales y peritoneales se han observado después de la exposición ocupacional a la crocidolita, amosita y crisotilo. Un exceso de riesgo de cáncer del tracto gastrointestinal se ha demostrado en los grupos expuestos ocupacionalmente a amosita, crisotilo o mixtos que contienen crocidolita. Un exceso de cánceres de laringe también se observó en trabajadores expuestos. Los mesoteliomas también ocurren en personas que viven en**

las cercanías de las fábricas y las minas de amianto de crocidolita y de los **contactos familiares** de los trabajadores del amianto.

En la actualidad, no es posible determinar si hay un nivel de exposición en los seres humanos por debajo del cual un aumento del riesgo de cáncer no se produciría”.

Queda todo dicho, y afecta a todos los tipos de amianto tal como aparecen en la naturaleza¹.

Primera tesis: el amianto es un cancerígeno muy potente en los seres humanos, y no se conoce dosis por muy pequeña que sea que no lo sea.

En la aludida comparecencia del pasado día 11, el director de Ingeniería y Mantenimiento del Metro en 2003 ha declarado que “en 1981 escuchó que había amianto ... pero no había ni remota idea que pudiese tener una influencia nociva para la salud”. Como se ve, es una mezcla de exculpación y de operatividad de la conspiración de silencio en que sigue sumido el asunto “amianto”.²

2.OMS (Organización Mundial de la Salud) en septiembre de **2006**, en su texto sobre “Eliminación de las enfermedades relacionadas con el amianto” sigue manteniendo que:

“Habida cuenta de que se carece de datos sobre el umbral del efecto carcinogénico del amianto, y de que se ha observado un mayor riesgo de desarrollar cáncer en poblaciones **expuestas a niveles muy bajos**, para eliminar con eficacia las enfermedades que provoca será preciso **abandonar la utilización** de todas sus variedades”.

No hay más remedio.

3. Sostiene el INSHT (Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo) que:

* “No hay ninguna exposición al amianto, por pequeña que sea, que pueda considerarse segura”. (Guía Técnica, 2008, pág.23).

* Y que “No es posible garantizar, en los trabajos, que no se puedan producir exposiciones accidentales no previstas”. (Ídem).

Segunda tesis: el mantenimiento del amianto en su lugar, aunque legalmente esté permitido, según la Orden de prohibición de 7 de diciembre de 2001, **no es ninguna solución** a efectos de preservar la salud de los trabajadores y usuarias.

4. La Sentencia del Tribunal Supremo (TS) de la Sala de lo Social de 10 de diciembre de 2012, sostiene:

Que desde **1997** ha cambiado de criterio, poniendo el acento en el aspecto fáctico, es decir en la existencia o no en la fecha que tienen lugar los hechos de las medidas necesarias para prevenir o evitar el riesgo, cuya adopción compete a los deudores de seguridad (las empresas). Y esas **medidas existían, y el TS relaciona con todo pormenor todas las Órdenes y Decretos de prevención que desde 1940 a 1971** se han legislado. (Fundamentos tercero a quinto de la sentencia).

Y que al existir esta normativa y este deber de seguridad, el TS argumenta que existe este nexo causal entre la EP y la falta de medidas de seguridad: “puesto que de haberse cumplido las medidas preventivas se hubiese podido razonablemente **prevenir o impedir o al menos disminuir los efectos** perniciosos del agente (el amianto) que enfermó al trabajador (...) La conducta omisiva de la empresa supuso una elevación o incremento del riesgo de daño para el bien jurídico protegido”. (Fundamentos quinto y sexto).

Y en otra sentencia del mismo Tribunal, la 3042/2012, se admite que “La responsabilidad derivada de un incumplimiento de las normas de seguridad sólo puede ser enervada por éste (la empresa) demostrando que actuó con la debida diligencia, **más allá incluso de las meras exigencias reglamentarias**, quedando exento de responsabilidad tan solo cuando el resultado lesivo se hubiera producido por caso fortuito o fuerza mayor conforme a lo previsto en el art. 1105 del Código Civil “.

Tercera tesis: ni siquiera si las empresas hubiesen cumplido con la normativa de seguridad concerniente al amianto, estarían exentas de responsabilidad. Y eso, desde ¡1940!, fecha desde la que hay ya suficiente legislación preventiva. Por ello el Metro de Madrid está “condenado” a perder todas las sentencias por las demandas que los trabajadores, afectados de alguna manera por la exposición al amianto, pongan en tiempo y forma. Habrá bastantes más afectados en el futuro (de enfermedades leves y graves) por la exposición al amianto a la que han sido expuestos en su trabajo, sin ninguna o pocas medidas de seguridad,

en los últimos 50 años y hasta nuestros días. (Por ejemplo, con los modelos 5.000 y 2.000 que tienen entre 35 y 40 años y que circulan por las líneas 1, 6 y 9).

No en vano, la Inspección de Trabajo ya ha condenado a la empresa a pagar una multa cuantiosa (191.000 euros), suspendida por su traslado a fiscalía del expediente sancionador, por si fuese motivo de delito, al entender que no adoptaron medidas suficientes en materia de seguridad ante la presencia de amianto.

En el caso de los trabajadores, si se van sometiendo a revisiones preventivas periódicas, según los protocolos médicos diseñados, como parece el caso, les queda aún que exigir coeficientes de reducción del trabajo; hacer que las enfermedades se vayan reconociendo como profesionales (si se trata de asbestosis, cáncer de pulmón, de laringe o mesotelioma); solicitar el recargo de prestaciones y pedir en los juzgados, en su caso, indemnizaciones apropiadas. Las demandas penales contra los responsables, serían también recomendables.

Como han estado expuestos tantos trabajadores y durante tanto tiempo, muchos habrán muerto (o enfermado) sin saber que ha sido por el amianto y sin percibir compensación alguna. Son las muertes ignoradas del amianto que permanecen en la “cunetas” del olvido. Amén de las contaminaciones familiares, sobre todo en mujeres e hijos, que manejaban las ropas de sus maridos. Una epidemia silenciosa y silenciada.

El caso de los usuarios y usuarias del Metro de Madrid

La moderna conspiración del silencio (la antigua era el negacionismo puro) consiste en negar por activa y por pasiva que el amianto instalado, si no se maneja o solivianta, no es perjudicial para la salud. En el caso del Metro, leemos continuamente este mantra, en su versión adaptada, que expresan así: “(Los responsables) del Metro aseguran que no existe ningún riesgo de exposición a este material para los viajeros”.

Ya hemos visto que todo tipo de amianto y cualquiera dosis son peligrosas. También, podemos afirmar que todo el amianto es friable, en

el sentido de que es una fuente constante de mayor o menor desprendimiento de fibras invisibles. Y, por último, la mayor o menor friabilidad depende del estado y del tiempo de vida útil, que en tratándose de fibrocemento no debe sobrepasar los 35 años, según establece el INSHT³ (en otras formas de presentación puede llegar hasta los 40 años). En todo caso, la mayor parte del amianto instalado tiene más de esas fechas, y está legalmente abocado a la eliminación por retirada del mismo en poco tiempo.

Dice la Orden de prohibición de 7 de diciembre de 2001” que se prohíbe la comercialización y utilización de estas fibras (...) y que el instalado antes de entrada en vigor de la presente Orden, seguirá estando permitido hasta su eliminación o el fin de su vida útil”. La ley prohíbe su abandono en el lugar instalado.

Por ejemplo, en el caso de los frenos y otros dispositivos de fricción, la postura, de nuevo, del INSHT es muy clara. Sostiene que: “Entre los elementos de los vehículos (ligeros o pesados) que actúan por fricción se encuentran las pastillas de freno, zapatas de freno y discos de embrague. El componente fibroso utilizado tradicionalmente casi de forma exclusiva ha sido la variedad de amianto crisotilo.

“Cuando el material conteniendo amianto entra en fricción, o es sometido a abrasión -por ejemplo, durante un proceso de rectificado-, **puede producirse la liberación de fibras** microscópicas respirables, que representan un riesgo potencial para la salud al ser inhaladas. El carácter fibroso de estos minerales se mantiene aun cuando actuemos sobre ellos con el fin de disminuir el tamaño de las partículas o destruir las fibras; el resultado es la aparición de fibras más pequeñas, a veces no visibles al microscopio óptico (submicroscópicas) o, por fractura de éstas, microfibras, que requieren para su observación técnicas microscópicas de alta resolución (microscopía electrónica de transmisión)”⁴.

El amianto lleva instalado en el Metro subterráneo de Madrid muchos años, más de 50 probablemente. Unos materiales que contienen amianto friable (desmenuzable), unos más que otros, pero todos, son, y han sido, una fuente permanente de desprendimiento de fibras o fibrillas invisibles, que requieren para ser vistas observarlas por microscopía electrónica de

barrido, que es un tipo de instrumento que puede aumentar la imagen de un objeto hasta un millón de veces.

En todo ese tiempo, los elementos más o menos friables han ido desprendiendo fibras invisibles y patológicas, y que tratándose de unas instalaciones subterráneas que llegan a alcanzar hasta 50 metros de profundidad (caso de Cuatro Caminos), tienen complicado la expulsión de estas fibras al exterior. Las que van quedando están sometidas a continuas agitaciones y levantamientos con el paso de los convoyes. Se trasladan al aire del ambiente que respiran los viajeros.

En la actualidad, los usos del Metro de Madrid son de 50 millones de visitas al mes. En un año suman 600 millones de actos de exposición a diferentes viajeros. Alguna de esas dosis mínimas terminarán haciendo su fatal efecto.

Pero como se ha negado la mayor (que no hay que preocuparse de los usuarios), en los planes de desamiantado de las distintas partes afectadas por amianto, que son muchas, no se ha previsto ninguna actuación para preservar la salud pública de los usuarios⁵. Es un grave error porque el amianto, que es eterno y que no se ha eliminado con el paso del tiempo y de los sistemas de ventilación ordinarios, seguirá haciendo de las suyas si no se elimina. El gerente del Metro de Madrid, se defendía diciendo que "la sola presencia no supone un "riesgo para nadie", sino "solo" cuando una manipulación provoca su "inhalación". Es el caso.

Por tanto, en el proceso de desamiantado seguro, hay que proceder de manera preferente, segura y urgente a elaborar un plan de limpieza de todas las estaciones y lugares de uso de los viajeros. Doctores tiene la prevención, pero uno de los sistemas a emplear es la que consiste en usar unos extractores potentes con filtros adecuados propios para eliminar el amianto.

Cuarta Tesis: el asunto del amianto en España, y en el Metro, se ha tratado de silenciar primero (es la conspiración entre las grandes y pocas empresas concernidas, las administraciones y los colaboradores necesarios, incluidos los "avinos" y "ashokos"⁶), y en la actualidad se trata de minimizar el número de afectados (con infradiagnósticos,

infrarregistros e infrarreconocimientos) y los daños potenciales. Continúa a toda costa la conspiración del silencio de los responsables.

Tesis conclusiva: En el caso del metro de Madrid, al tener todos los responsables políticos conocimiento de la clasificación oficial de la IARC desde 1977, según hemos visto en la tesis primera, al menos los Presidentes/as de la Comunidad de Madrid de los últimos años tienen presuntas responsabilidades penales por un delito contra la salud pública.

- a) Procede, como hemos sostenido, la construcción de una querrela criminal bien fundamentada y apoyada por diversos colectivos de afectados (víctimas, sindicatos, usuarios, ecologistas...) contra los y las Presidentes abajo mostrados.



- b) De la misma manera, entre los planes de descontaminación, hay que incluir la limpieza por aspiración potente y/o otros medios de los espacios de los usuarios del Metro de todas las estaciones, aprovechando la inactividad nocturna y/o el cierre escalonado de estaciones.

La Guía que desarrolla el RD 396/2006 nos aconseja que “Las fibras de amianto producidas se eliminarán, en las proximidades del foco emisor,

preferentemente mediante su captación por sistemas de extracción (art.6)”. Constata que” Las causas más comunes de las exposiciones de otras personas son: (...) “por la contaminación residual del aire del lugar de trabajo después de finalizadas las obras por las causas anteriores y por deficiencias en las operaciones de limpieza final”. (Apéndice 2. 2. 2.1 b). Y el desarrollo del art. 6 relativo a “Medidas que disminuyen la dispersión de fibras al ambiente” nos recomienda la “Extracción localizada con filtros de alta eficacia para partículas”.

Sobre la comercialización de vagones contaminados a Argentina

Con la venta de vagones contaminados se han vulnerado dos mandatos legales. Uno la Orden de prohibición de 7 de diciembre de 2001. En ella se dice que “Se prohíbe la comercialización y la utilización de estas fibras (seis minerales) y de los productos que las contengan”.

Así mismo, se ha vulnerado el Convenio de Basilea (1989) sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, ratificado por España en 2 de septiembre de 1994 (BOE 227).

Dicho Convenio ordena que “los desechos peligrosos y otros desechos deben eliminarse en el Estado en que se hayan generado.” (Preámbulo); entendiéndose por “desechos” aquellas sustancias u objetos a cuya eliminación se procede, se propone proceder o se está obligado a proceder en virtud de lo dispuesto en la legislación nacional. (art. 2), e incluyendo entre los tales aquellos “que tengan como constituyentes asbesto (en forma de polvo o fibras)”. Anexo I, Y36).

Conclusión

El amianto en el Metro de Madrid es un caso más de la grave epidemia que provoca este mineral, y de la que predicamos que ha estado ocultada, minimizada y, en muchos casos, ha quedado impune.

El descubrimiento de la gravedad de lo ocurrido en el Metro nos hace pensar que es un momento oportuno (kairos) para darle difusión a este grave problema, pedir justicia para las víctimas y los victimarios y emprender un recorrido posible de desamiantado y limpieza del Metro y del resto del amianto esparcido en nuestras vidas.

Como propone el CESE (Comité Económico y Social Europeo), se trata de erradicar el amianto en toda la UE, con carácter prioritario, en un plazo que no vaya más allá de 2032.

¹ Crisotilo, es el amianto blanco, el más usado; crocidolita es el amianto azul, el más peligros y amosita es el amianto marrón, estos últimos representan un 10% del total usado.

² La Vanguardia de 11.05.2018 (EFE).

³ “En el caso del fibrocemento, se estima que la vida útil puede alcanzar alrededor de 30-35 años, contando desde que se fabrica el producto, puesto que pasado ese tiempo iría perdiendo propiedades y deteriorándose. No obstante, ese tiempo es variable, es una estimación que puede verse afectada por otros parámetros como, por ejemplo, las condiciones a las que se haya visto expuesto ese material, que podrían reducir el tiempo de vida útil del producto.” Centro Nacional de Nuevas Tecnologías del INSHT, 15 enero de 2017, en respuesta al ayuntamiento de Castro Urdiales.

⁴ INSHT: web. número 21-2002, páginas 11 a 21. Autores: Crespo, Galán y Bernier.

⁵ El pasado 13.3.18, la Agencia EFE informa que “la gerencia del Metro anuncia un plan de retirada en dos años, en cinco capítulos, que incluyen “material móvil: instalaciones (subestaciones eléctricas y otras instalaciones); almacenes; estaciones: túneles; pozos de ventilación; centros de transformación y pozos de bombeo, así como en dependencias, recintos o depósitos”.

⁶ Con estos neologismos hacemos referencia a los socios de las fundaciones AVINA y ASHOKA, financiadas con el criminal negocio del amianto, dedicadas a cooptar líderes de los movimientos sociales, para obtener legitimidad, entre otras cosas. Por extensión aquellos que habiendo renunciado a su pertenencia no han pedido perdón ni resarcido a las víctimas. Es el caso flagrante de Pedro Arrojo, actualmente diputado de Podemos en el Congreso de los diputados, colaborador de AVINA durante diez años, que no ha renunciado a su escaño después de saber todo sobre AVINA y el amianto.