

Boletín Oficial de la



Asamblea de Madrid

Número 231

21 de marzo de 2019

X Legislatura

SUMARIO

Página

1. TEXTOS APROBADOS

1.3 RESOLUCIONES DE PLENO

— **Resolución núm. 15/2019 del Pleno de la Asamblea de Madrid**, de fecha 14 de marzo de 2019, previo debate de la Proposición No de Ley PNL-33/2019 RGEF.3281, presentada por el Grupo Parlamentario de Ciudadanos, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a disponer los medios necesarios para dotar de la formación específica y el material que se considere conveniente al personal que atiende a la población escolar en el comedor de los centros educativos, así como al personal de las residencias de mayores de la Comunidad de Madrid, para que cuenten con los conocimientos y medios que se consideren técnicamente oportunos para atender y resolver un caso de atragantamiento con obstrucción respiratoria.

33579

— **Resolución núm. 16/2019 del Pleno de la Asamblea de Madrid**, de fecha 14 de marzo de 2019, previo debate de la Proposición No de Ley PNL-35/2019 RGEF.3283, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, con el siguiente objeto: la Asamblea de Madrid insta al Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid a que, -escuchando previamente a los representantes de los diferentes gremios, empresarios y asociaciones que mejor conocen las necesidades reales del sector- diseñe e implante la Escuela de Comercio de la Comunidad de Madrid de manera que: 1. Se dinamice el sector movilizando a todos los agentes implicados, forjando acuerdos con las instituciones públicas y ayuntamientos de las diferentes áreas geográficas de la Comunidad de Madrid donde se ponga en valor el talento que existe, promoviendo un espíritu de cooperación y situando al sector del comercio local de proximidad en el lugar que se merece. 2. Se capacite, profesionalice, especialice y prestigie tanto a empresarios/as como a trabajadores asalariados, autónomos y emprendedores que deseen impulsar sus ideas y proyectos en este sector facilitando la gestión del conocimiento y el talento para el relevo generacional,

6. ACUERDOS, RESOLUCIONES Y COMUNICACIONES DE LOS ÓRGANOS DE LA ASAMBLEA

6.1 ACUERDOS DEL PLENO DE LA CÁMARA

— DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN SOBRE LA PRESENCIA DE AMIANTO EN METRO DE MADRID —

El Pleno de la Asamblea de Madrid, en su sesión ordinaria celebrada el día 14 de marzo de 2019, aprobó el Dictamen de la Comisión de Investigación sobre la presencia de amianto en Metro de Madrid (RGEF.2356/2019).

Sede de la Asamblea, 14 de marzo de 2019.
La Presidenta de la Asamblea
PALOMA ADRADOS GAUTIER

DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN SOBRE LA PRESENCIA DE AMIANTO EN METRO DE MADRID

CONCLUSIONES

Amianto es el nombre genérico que reciben un grupo de minerales fibrosos constituidos por silicatos hidratados de hierro, magnesio, aluminio y calcio entre otros que cuando se trocean o rompen producen fibras que, al ser inhaladas pueden llegar a ocasionar enfermedades graves e irreversibles e incluso algunos tipos de cáncer. El uso de amianto en Metro de Madrid fue una práctica muy extendida por sus cualidades aislantes en materia de calor y electricidad. Muchos de los proyectos de construcción llevados a cabo entre los años 70 y 90 en el suburbano, así como algunos de los elementos de los trenes que han estado circulando, y algunos de los que siguen en funcionamiento, contienen amianto. Desde el año 2002 está prohibido en toda la Unión Europea utilizar, producir y comercializar fibras de amianto y/o productos que lo contengan.

Es importante destacar que el amianto era usado de forma común en diferentes sectores de actividad. A pesar del conocimiento que siempre se ha tenido de los peligros del uso del amianto, la popularidad de este material ha permanecido durante los siglos. Cuando la revolución industrial empezó, los usos del amianto se fueron extendiendo todavía más al comenzar la época de la producción. El rol de este mineral se fue expandiendo al incorporarse a materiales para los barcos, refinerías y para aislar los cuartos de máquinas y salas de calderas en los trenes. Una vez más los problemas con el amianto no cesaron.

Las informaciones sobre la presencia de amianto en el Metro de Madrid son de extrema gravedad y han causado alarma social. Dos trabajadores de la empresa han fallecido y un tercero ha sido reconocido como persona con “enfermedad profesional” por la Seguridad Social. De momento cerca de mil trabajadores y trabajadoras de Metro han sido llamados a reconocimientos médicos para valorar el impacto de la enfermedad.

Metro ha puesto en marcha un protocolo con indicaciones sobre actuación en presencia de amianto que se envió el día 16 de febrero de 2018 y, esa misma semana, decidió reforzar la formación con los delegados de prevención. Este protocolo llega con posterioridad a la aparición de noticias relacionadas con la enfermedad de un trabajador que ya se sabe que no es un caso aislado.

Esta inquietud social sumada a la certeza de que Metro de Madrid tiene conocimiento desde hace años de la presencia de amianto tanto en infraestructuras, como en determinados elementos de los trenes y a que no parecía que hubiera habido actuación preventiva alguna llevó a la puesta en marcha de esta Comisión de Investigación.

El objetivo de la Comisión, tal y como se recoge su documento de creación, ha sido determinar las responsabilidades de los cargos públicos de la Comunidad de Madrid que en los últimos años no parecen haber implementado ni los estudios, mediciones y medidas formativas y de prevención que la presencia de amianto en la red de Metro de Madrid precisaban. Debido a esta supuesta dejación de funciones, tanto trabajadores y trabajadoras de Metro de Madrid, así como sus contratadas y los usuarios y usuarias de la red, han estado expuestos al amianto en concentración y duración aún no determinada.

Las conclusiones a las que se han llegado son las siguientes:

1.ª Metro de Madrid sabía de la existencia de amianto y sus riesgos desde hace más de dos décadas.

La primera legislación de la que tiene constancia para la protección de los trabajadores se remonta a 1961, cuando se estableció un límite de ciento cincuenta millones de partículas por centímetro cúbico, que posteriormente se rebajó hasta su total prohibición. En 1984 se transpone la legislación europea en la materia mediante la Orden 31 de octubre, que aprueba el reglamento sobre trabajos con productos de amianto. A partir del año 2002 está totalmente prohibido la comercialización de fibras de amianto y/productos que contengan dichas fibras.

La primera mención documentada sobre la peligrosidad del amianto en relación a Metro de Madrid, la encontramos en una denuncia llevada a cabo por la parte social en el año 1991 que tiene su reflejo en la Comparecencia C-18/1992 en la Asamblea de Madrid del Director de Medio Ambiente, Sr. Cadarso, a petición de la Diputada del Partido Popular la Sra. de Lara Carbó, respecto a la problemática de la manipulación de fibras de amianto en las obras que se realizan en algunas estaciones de metro. Efectivamente, como se observa en el Diario de Sesiones núm. 194, de 6 de abril de 1992, el compareciente reconoce que en el entorno de un operario cortando chapa de fibrocemento se midieron 0,3 fibras por mililitro y en la zona de andén cantidad inferior a 0,1 fibra por mililitro.

En la comparecencia de D. Ildefonso de Matías -Director de Proyectos y Obras de Metro desde 1993 hasta octubre de 2003 y Director Gerente desde esa fecha hasta el año 2009- afirmó que durante su etapa como Jefe de Servicio Edificación y Obra Civil (años 1993-1998) se llevó a cabo un plan de remodelación de estaciones ejecutado conjuntamente con la Dirección General de Transportes. Según indica, es en aquella época cuando por "*primera vez que se encontró un material sustitutivo de amianto, incluso a nivel mundial porque uno de los problemas de la retirada era su sustitución.*" Era consciente de la existencia de amianto en las estaciones y de la necesidad de su retirada que se hacía según indica con una empresa certificada para ello. Textualmente:

"Desde el año 1989 (año en el que entró a trabajar a Metro de Madrid), cada vez que se tenía que hacer manipulación de amianto en estaciones, estaba clarísimo que en todos los proyectos había que incluir una partida para hacer la contratación de una empresa certificada. Que lo haya, en principio, si está estable y no tiene problemas... Yo no sé después qué habrá pasado, pero entendíamos que, cada vez que en un momento determinado se fuera a hacer una retirada de amianto, se tenía que aplicar el procedimiento que le digo."

Reconoce que existían instrucciones de trabajo antes de 1998 y la Comunidad había estado trabajando a través de la Dirección General de Transportes con Metro de Madrid conjuntamente desde el año 1998 para hacer la retirada de las estaciones de las bóvedas, siendo el área de prevención de riesgos laborales quien determinaba las medidas a tomar. Se conoce la existencia de amianto en Metro desde 1989.

El segundo hito documentado sobre la presencia de amianto en Metro de Madrid, corresponde con un informe elaborado en el año 2003 (**Informe 2003** en adelante) por la gerencia de Prevención Laboral de Metro de Madrid, elaborado por D. Pablo Arranz López, Gerente de Prevención Laboral cuyo destino era la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el trabajo. Este informe es la contestación sobre una encuesta remitida por dicho organismo. Dicha contestación se produce el día 24 de septiembre de 2003 y revela que no hay estadísticas de trabajadores expuestos ni de trabajadores que hayan participado en la demolición de uralita. Asimismo, la estadística enviada lleva a cabo una exhaustiva descripción tanto del material móvil afectado por amianto como de las instalaciones (falsos techos de andenes, cañones o vestíbulos de las estaciones) separadas por líneas.

Dicho informe concluye que con anterioridad al envío de la información no hay datos sobre actuaciones de desamiantado, y se irán sustituyendo materiales tanto en el material móvil como de las estaciones que se remodelen. Además, indica que en las estaciones de El Carmen, Quintana y Tribunal, se ha enviado el proyecto de desamiantado a la Dirección Provincial de Trabajo para su autorización.

Finaliza el informe con la falta de necesidad de realización de reconocimientos médicos específicos por no existir la causa que los motiva y sin facilitar el número de trabajadores expuestos, afectados tanto de la empresa Metro como de las empresas contratadas.

En su comparecencia D. Pablo Arranz explica que el Informe 2003 lo elabora, por mandato del suplente de Director de Recursos Humanos, D. Javier Otamendi, puesto que en ese momento se encontraba vacante. El estudio se llevó a cabo por el Jefe del área de prevención de Riesgos laborales y se mandó copia del informe a cada una de las Gerencias de Metro que tenían relación con las preguntas del mismo, que según constata se pusieron en contacto con él inmediatamente, dando explicaciones debidas y mandando la documentación además de tener reuniones para la coordinación del trabajo. Según su testimonio él básicamente se dedicó a integrar la información que envió a la Gerencia de Metro.

“Hubo bastantes reuniones, dese cuenta que las Gerencias eran en instalaciones fijas, que son las que se dedicaban al mantenimiento de todas las instalaciones de Metro: obras, vías, línea aérea, fontanería, en fin, todo esto, todo lo que es el entorno de Metro. Y luego los de mantenimiento de material móvil; que yo recuerde, había una división, que se llamaba entonces de material móvil, que cogía ciclo largo, talleres, y ciclo corto, mantenimiento, y también ingeniería. Entonces, ellos mismos entraron en contacto conmigo, tuvimos varias reuniones...”

Y continúa diciendo:

“todos estaban convencidos de que no había ningún riesgo; cosa que yo respeté, por supuesto. Luego todos estaban en disposición de hacer lo que fuera necesario para que los trabajadores tuvieran mayor seguridad. ¿Qué quiero decir con esto? Pues, en principio, no había por qué pensar que el trabajo... Bueno, en las estaciones, para descartarlo; ahí estaba en los techos de las estaciones y hay una relación en el informe de las que había entonces y nadie tocaba eso. Eso está ahí y nadie lo toca; por tanto, en principio, riesgo cero. En cuanto al mantenimiento de material móvil, que el sitio donde había amianto

era en los cajones donde están los apagachispas, todos estaban convencidos de que estaban trabajando con absoluta seguridad”.

De cómo se hizo el informe 2003 se pueden sacar dos ideas:

- No se dio importancia debida a la situación ni se valoró el peligro como correspondía, conforme señaló en su comparecencia el Sr. Arranz en las declaraciones anteriormente reproducidas.
- Gran parte de la organización, muchas gerencias y una parte, sin determinar de forma exacta, de la dirección, estaba informada de la presencia de amianto, si bien, dada la importancia de la información manejada y el impacto que podía tener tanto en los trabajadores como en la prestación del servicio.

D. Francisco Javier González, Director de Ingeniería, Mantenimiento e I+D+i en 2003 y posteriormente Jefe de la División de Supervisión de Obras, en su comparecencia (11/05/2018) indica que a su entrada en Metro en 1981 conocía la existencia de amianto si bien desconocía su impacto negativo sobre la salud y que es a partir de un Congreso en el año 1990-1991 de la UITP a (Unión Internacional de Transporte Público) donde se recomienda la sustitución de zapatas freno de amianto por otros materiales sintéticos cuando se plantea la peligrosidad del mismo y comienza la sustitución.

Sin embargo dice desconocer la existencia del Informe 2003, aunque refiere reuniones de trabajo sobre esas fechas del informe donde técnicos bajo su mando participaron en las que se definieron medidas para paliar o solucionar los posibles efectos en el año 2003, en el ámbito del material móvil. Participó, pero no le dijeron para qué. El Informe 2003 quedó en el ámbito de la dirección y no pasó a los técnicos de nivel medio y alto y mucho menos a trabajadores y trabajadoras. D. González Rollán, trabajador de mantenimiento en escaleras mecánicas, ha afirmado en la Comisión que no fueron jamás informados del Informe 2003, ni de que se aumentaran las medidas preventivas.

¿Qué efectos reales tuvo el informe? Dña. Milagros Ayuso Ferreras Directora de Recursos Humanos y Asesoría Jurídica en 2003 y Secretaria del Consejo de Administración en ese momento, en su comparecencia (15/06/2018) indica que el Informe 2003 llevó a encapsular algunos elementos de los trenes (material móvil) especialmente de las series 2000 y 5000 de la empresa CAF, y ha afirmado que todas las medidas que se arbitraron en el ámbito del material móvil (donde estaba identificado gracias a la colaboración de los constructores) [...] esas medidas se trabajaron con los servicios de salud, de prevención de riesgos laborales y de formación. Este encapsulamiento fue hecho entre 2003 y 2004 por trabajadores de metro, lo que permitiría pensar que la inscripción en el Registro de Empresas con Riesgo de Amianto hubiera sido obligatoria.

A la Responsable de Recursos Humanos, una vez leído el Informe 2003, no le pareció que hubiera riesgo de exposición. Indica que tras leer la legislación de aquel momento “no vio discordancia” con lo que recogía el Informe y no ordena acción ninguna, por ejemplo la evaluación del riesgo como indica la ley. Es decir, toma la decisión de no llevar a cabo ninguna acción más allá de las mencionadas. Según se desprende de la comparecencia, la comunicación sobre el Informe 2003 así como la no percepción de riesgo se transmitió de manera verbal.

En el año 2006 se publica el Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición a amianto (BOE núm. 86, de 11/04/2016), que introduce notables cambios en la protección de los trabajadores expuestos. Asimismo, en 2008, el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo

(INSHT) elabora una guía para la interpretación del Real Decreto 396/2006. Los aspectos más importantes y no por orden de importancia son:

- **La identificación de materiales con amianto (MCA):** El proceso de identificación de MCA puede conllevar en sí mismo una potencial exposición, por lo que dicho proceso debe ser planificado y deben tomarse las oportunas medidas.
- **La eliminación o contención:** En cada caso habrá que proceder a una evaluación objetiva sobre la conveniencia de su encapsulamiento o retirada.
- **La evaluación de la exposición:** Acudiendo al Real Decreto, la evaluación y control debe hacerse para todo tipo de actividad que pueda presentar un riesgo de exposición al amianto o a materiales que lo contengan, debiendo incluir la medición en el aire del lugar de trabajo determinando la exposición de los trabajadores. Asimismo las evaluaciones se repetirán periódicamente. En este caso no cabe duda de la necesidad de la aplicación de esta precaución, dado que en el artículo 3 del propio Real Decreto 396/2006 (apartados d y e) hace mención específica a los que los trabajos de mantenimiento en trenes y los trabajos de mantenimiento y reparación que impliquen riesgo de desprendimiento de fibras por la existencia y proximidad de materiales de amianto.

De este Real Decreto se da cuenta a la parte social en el Pleno del Comité de Seguridad y Salud celebrado el 25 de abril de 2006 (Acta 4/2006) que se reproduce a continuación:

<p><u>Representación de la Dirección</u> D. Francisco LÓPEZ CEACERO <i>Presidente del Comité de Seguridad y Salud</i> D. Pablo S. ARRANZ LÓPEZ <i>Portavoz de la representación de la Dirección</i> D. José ALCÁNTARA HERRERA <i>Gerente de Medicina Laboral</i> Dña. Margarita DE BERGLIA ALONSO <i>Coordinadora de Obras en Construcción</i> Dña. Isabel GONZÁLEZ FERNÁNDEZ <i>De la Gerencia de Planificación y Control de Instalaciones en sustitución de</i> D. José Luis FERNÁNDEZ MARTÍNEZ <u>Delegados de Prevención</u> Dña. Cristina LALANA DOMÍNGUEZ D. Fernando LÓPEZ MEDIAVILLA D. Francisco RUBIO BERMEJO <u>Secretaría</u> María Jesús GONZÁLEZ JIMÉNEZ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • R. D. 396/2006, de 31 de Marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajadores con riesgo de exposición al amianto. <p>La representación de la Dirección de la Empresa tras entregar el Real Decreto y realizar un breve resumen, manifiesta, en relación a la existencia de amianto en Metro, sobre lo que se había solicitado información, que, en el año 2003, en Metro, se hizo un recuento de lugares y elementos, que podían contener amianto, retirándose todos aquellos elementos, tanto de almacenes como de trenes clásicos, que pudieron ser sustituidos por otro material, existente en el mercado; 22 elementos de los trenes clásicos, que contienen amianto, no pudieron retirarse por no encontrar sustituto en el mercado. En cuanto a dependencias o lugares de trabajo, solamente en la uralita de 61 estaciones, se encontró amianto, ya que la uralita lo contiene.</p> <p>La normativa permite conservar y utilizar los elementos con amianto hasta el final de la vida de los mismos.</p> <p>Recuerda que el hecho de que existan componentes con amianto no significa que el personal esté en situación de riesgo, pues mientras los componentes con amianto no se manipulen, de tal manera, que se desprendan fibras, que pueden ser inhaladas, no puede hablarse de riesgo.</p> <p>En las estaciones en que se ha retirado el techo de uralita, se ha seguido el procedimiento establecido en la normativa, que además hay que enviarlo a la Dirección Provincial de Trabajo para su aprobación y se efectúa por empresa autorizada para ello e inscrita en el registro correspondiente de empresas autorizadas.</p> <p>Preguntado por el número de elementos y estaciones con elementos con amianto en la actualidad, manifiesta que volverá a hacer un nuevo control y ofrecerá los datos en cuanto disponga de los mismos.</p> <p>El Pleno del Comité se da por enterado.</p>
--	---

El escrito constata la existencia del Informe 2003 y que se había procedido a la retirada de aquellos elementos que podían haber sido sustituidos. Indica también la presencia de uralita en 61 estaciones indicando que en aquellas en las que se había procedido a su retirada. Según consta, la parte social preguntó por el número de elementos actual y las estaciones contestando la dirección su voluntad de llevar a cabo un nuevo recuento e informar a la parte social. Es decir, los trabajadores desconocían en qué lugares en concreto había amianto.

En este punto es importante destacar que no se toman nuevas medidas desde la Dirección de Recursos Humanos, la Sra. Ayuso, también Directora de la Asesoría Jurídica y como tal, máxima responsable de la aplicación de cualquier modificación legislativa, reconoce que, tras la publicación del Real Decreto 396/2006, fue informada de la presencia de MCA en las instalaciones y material rodante de Metro y del contenido del informe de 2003 elaborado por el equipo del Sr. Arranz.

A pesar de que en diferentes momentos de la comparecencia se le recuerda, incluso se procede a leer en detalle una parte del articulado donde se especifica que las medidas preventivas deben tomarse por la mera presencia de MCA y no por su riesgo de exposición, la Sra. Ayuso mantiene que no había necesidad de tomar ningún tipo de medida.

Durante su declaración la Sra. Ayuso dijo: *"Pero, vamos a ver, le estoy diciendo que en Metro se trabajaba así, mi Dirección y todas las direcciones, que a partir de la identificación de dónde había amianto, cuando se manipulaba el amianto se tomaban todas las medidas necesarias para esa manipulación porque podía existir riesgo de exposición. En aquellos trabajos donde no detectamos que existiera esa manipulación ni esa posibilidad de liberación de fibras de amianto que pudiera ser perjudicial para la salud no se contemplaban las medidas porque no tenía sentido, porque legalmente no tenía sentido".* "Legalmente no tenía sentido", manifiesta la Directora de Recursos Humanos y Asesoría Legal. Sin embargo, el artículo 5, *"Evaluación y control del ambiente de trabajo"*, del Real Decreto 396 dice textualmente:

"1. Para todo tipo de actividad determinado que pueda presentar un riesgo de exposición al amianto o a materiales que lo contengan, la evaluación de riesgos a que hace referencia el artículo 16 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre. Artículo 6. Medidas técnicas generales de prevención.

2. En todas las actividades a que se refiere el artículo 3.1, la exposición de los trabajadores a fibras procedentes del amianto o de materiales que lo contengan en el lugar de trabajo debe quedar reducida al mínimo y, en cualquier caso, por debajo del valor límite fijado en el artículo 4.1, especialmente mediante la aplicación de las siguientes medidas..."

No se tomaron nuevas medidas, a pesar de la claridad de la nueva legislación y de la guía. D. Ildefonso de Matías, Director Gerente en ese momento, indica en su declaración que no tiene constancia de que se llevará a cabo ninguna actuación adicional para la aplicación de la norma. Los responsables de la Dirección de Metro en las comparecencias a este respecto han manifestado que en ningún caso entendían que se estaba vulnerando la ley.

Dña. Pilar Carranza Moreno, Inspectora de Trabajo y Seguridad Social en el Ministerio de Empleo y Seguridad Social Desde la entrada en vigor del Real Decreto 396/2006, expuso en su comparecencia que si una empresa hubiese expuesto a sus trabajadores a MCA en cualquier trabajo y no hubiese tomado las medidas adecuadas estaría incurriendo en un incumplimiento de la legislación vigente. Hay que recordar que el desconocimiento de la Ley no exime de su cumplimiento.

De las comparecencias se constata, en relación a las reformas de las estaciones, la existencia de una cláusula relativa al amianto de forma permanente en cualquier reforma u obra exigiendo siempre la ejecución del desamiantado por una empresa especializada.

D. Juan Bravo Rivera (10/1072018), Presidente de Metro entre 2015 y 2016 que indica claramente que la presencia de amianto era ampliamente conocida en su parte de estaciones: *"En relación con las instalaciones físicas, lo que son pasillos, túneles o instalaciones que albergan elementos de la red, conocíamos la presencia de amianto y, de hecho, cuando actuamos en la línea 1 o cuando licitamos la demolición de las cocheras de Plaza de Castilla para trasladar o construir después la futura sede de Metro de Madrid allí, se licitó un contrato de demolición y desamiantado. Éramos conocedores de que posiblemente, o casi con toda*

certeza, en esas instalaciones había amianto". Sin embargo, pone de manifiesto que en el material móvil jamás en su trayectoria ha tenido conocimiento ni se ha trasladado al consejo de administración, ni en el comité de dirección que hubiera un problema de amianto en el material móvil.

De las declaraciones podría deducirse que en el Consejo de Administración había miembros que sabían que había amianto en los trenes, mientras otros decían saber que había amianto en las estaciones. Una situación que podría indicar dejadez, incapacidad, imprudencia en la gestión o no cumplimiento de la ley.

2.ª Se vendieron trenes a Argentina con amianto cuando lo prohibía la legislación desde 2002.

En febrero de 2011 el Consejo de Administración aprueba por unanimidad la venta de trenes a la compañía S.B.A.S.E. de Buenos Aires (Argentina). Se vendieron 36 vagones del modelo CAF 5000 1ª serie; todos ellos contenían amianto y hasta entonces estaban en funcionamiento en las líneas 6 y 9 de Metro de Madrid. Recordemos que esta circunstancia era conocida en la compañía Metro de Madrid a través del informe elaborado para la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Los trenes contenían MCA, vulnerándose la Orden del Ministerio de la Presidencia, de 7 de diciembre de 2001, por la que se modifica el Anexo I del Real Decreto 1406/1989, de 10 de noviembre, que impone limitaciones a la comercialización y al uso de ciertas sustancias y preparados peligrosos, y en la que se establecía la prohibición de utilizar, producir y comercializar fibras de amianto y productos que las contengan.

Dicha venta contó con el visto bueno de todo el Consejo de Administración y con los preceptivos informes de asesoría jurídica, basados a su vez en informes técnicos que obviaban la presencia de MCA en estas unidades.

De las comparecencias a este respecto hay que señalar las intervenciones de los máximos responsables de la Compañía en ese momento: D. Ildefonso de Miguel -Director Gerente-, D. Ignacio González Velayos -Consejero Delegado- y D. Juan Bravo -Presidente-. Todos y cada uno de ellos negaron reiteradamente conocer la presencia de amianto en el material móvil vendido. Tratando de descargarse de cualquier responsabilidad en la venta, aludiendo al desconocimiento del Informe 2003 y señalando que nunca fueron informados de tal circunstancia.

Cuando se ha requerido que expusieran quienes debían ser las personas han ido señalado a su predecesor en el cargo o la instancia inferior en la compañía, siempre sin determinar la persona o personas concretas que debían conocer la presencia de amianto como la legislación vigente que impide comercializar un producto con amianto. Como ejemplo sirvan las palabras del Sr. González Velayos en su comparecencia (16/11/2018): *"En 2011, permítame, está el Consejero Delegado, con los poderes que sí que me gustaría que ustedes tuvieran en cuenta; había un Director Gerente, del que dependía toda la parte de operación; un área técnica, en la que todas estas cuestiones sobre arquitectura, obra civil, operación y material móvil las dirigía, que era D. Juan Pablo Alonso, en la Dirección de Área Técnica; y, luego, el Director de Material Móvil, que era el Sr. Calo. Esos serían los escalafones hasta llegar al Consejo de Administración."* Y añade: *"Pues, evidentemente, alguien, erróneamente, o como lo quieran interpretar, no informó correctamente en la cadena de mando a los diferentes responsables para tomar medidas"*.

Sin embargo, varios de los miembros del Consejo de Administración, como la propia Secretaria y el Director Gerente han expresado en sus declaraciones que conocían el asunto. De hecho, Ildefonso de Matías indicó que en los Consejos de Dirección se ha tratado el tema del amianto aunque se podía contar con los dedos de una mano y en relación a la venta de los trenes a Argentina indicó que no había riesgo de amianto porque se había mitigado hacía ya años a base de encapsular piezas que tenían amianto en los trenes antiguos: *"Eso es lo que llega"*. Asimismo constata que no conocía la

legislación sobre la venta y que si alguna unidad la tenía no les advirtieron, indicando que tendría que haber sido Asesoría jurídica quien debía haber elevado dicha información.

Esta información es clave, ya que según confirman tanto la Secretaria del Comité de Dirección como el propio Ildfonso de Matías eran conocedores de la presencia de amianto por haber compartido el Sr. Arranz dicha información con los mismos. Una vez más la Sra. Ayuso parece desconocer la legislación aplicable a cada caso a pesar de tratarse de una legislación ya consolidada a pesar de ser la Directora de la Asesoría Legal y de tener información sobre los resultados del informe de 2003 y el Real Decreto 396/2006.

Destacar que antes de los inicios de trabajo de esta Comisión, cuando fueron conocidas a través de los medios de comunicación las mencionadas ventas, por parte de los actuales máximos responsables de la compañía; Rosalía Gonzalo, Consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras y Presidenta de Metro, y Borja Carabante, Consejero Delegado de la compañía, se anunció la apertura de una investigación interna en Metro de Madrid para conocer los hechos. Hasta la fecha no se ha comunicado a la Comisión ni a sus miembros los resultados de ningún informe, tampoco se ha aportado documentación alguna sobre ese anunciado informe. Y por tanto, no se ha depurado ninguna responsabilidad en la compañía Metro de Madrid, pese a que ambos responsables lo anunciaron.

3.ª Se ocultó el riesgo a los trabajadores y se les desprotegió.

El Doctor Anselmo López Guillén (15/06/2918) neumólogo con una dilatada trayectoria en la detección y seguimiento de trabajadores expuestos a fibras de amianto, expuso en su comparecencia que no hay un nivel de exposición a las fibras seguro. Según su opinión ante cualquier sospecha de amianto hay que llevar a cabo una medición de la calidad del aire para asegurar el cumplimiento de la legislación. Hasta el momento hay tres casos de enfermedad profesional reconocida por exposición al amianto, dos de ellos han terminado en fallecimiento y un cuarto caso declarado en periodo de observación.

En su comparecencia (11/05/2018) D. Santos González Rollán, trabajador de mantenimiento de escaleras de metro desde 1976 hasta 2007 y con Asbestosis reconocida como enfermedad profesional derivada de la exposición al amianto, señaló que desde que empezó a trabajar en esa sección sabía que estaba trabajando con amianto. Lo contenían tanto las zapatas de freno de las mismas como los pasamanos y que jamás recibió ningún tipo de información sobre la peligrosidad del mismo ni formación específica sobre ese tema.

En cuanto al trabajo que realizó en relación a las zapatas de freno de amianto, indica que había que hacerlas directamente desde placas de amianto, por lo que se taladraba, se cortaba, se remachaba y se pegaba desprendiendo polvo que era “barrido” en el caso de llevarse la operación a cabo en el torno o caía al foso en el caso de hacerlo in situ.

La empresa nunca les facilitó materiales de protección como mascarillas o trajes especiales para la protección de los trabajadores. En esa época existía una plantilla de 110 trabajadores aproximadamente realizando estas labores de mantenimiento.

El 27 de noviembre de 2016 se traslada a los servicios de prevención de Metro de Madrid el diagnóstico como enfermedad profesional por parte de un trabajador. La primera diagnosis sobre su enfermedad se llevó a cabo en el año 2013 y en 2014 le comunican la “posible asbestosis” que comunica a Metro de Madrid y recibe la confirmación de la enfermedad en el año 2016 en el Hospital

de la Paz, con todos los datos de la enfermedad, el juicio clínico y se entrega a Metro ese mismo año. Metro de Madrid tarda 11 meses más en reconocer la enfermedad profesional. Todo el proceso nace de la iniciativa del propio trabajador que va a un hospital público a diagnosticarse, no de una alerta del servicio de prevención de riesgo de la Compañía.

A partir de una comunicación del CEPROSS sobre la enfermedad profesional de un trabajador la Inspección de Trabajo tiene conocimiento y comienza su instrucción en Metro de Madrid. Esa inspección la hace Dña. Pilar Carranza que en el transcurso de su trabajo explica que se imponen sanciones porque hay incumplimiento de la legislación vigente, es decir que no se han aplicado medidas establecidas. Consta que los requerimientos previos incrementan la gravedad de las actas de infracción. Pone de manifiesto que en cualquier trabajo de retirada de amianto, y según la legislación vigente *“tiene que tener un plan de trabajo autorizado por la autoridad laboral, previo informe de Inspección de Trabajo. Una vez que lo ha realizado, lógicamente, se lo tiene que dar a conocer, la resolución, a la empresa –llámese como se llame- correspondiente, y tienen que establecer todo el tema de coordinación de actividades empresariales.”* Como parece evidente, Metro era conocedor de todas las actividades relacionadas con la retirada de amianto ya que tenía que recibir los planes de desamiantado. Cuando una empresa lleva a cabo mediciones está obligada a informar a la parte social, a los Delegados y a los trabajadores.

La situación es lo suficientemente grave como para que en febrero de 2018 se comunicara a la fiscalía el acta de infracción para que la justicia dirima las responsabilidades.

4.ª Cuando la situación se ha hecho pública los responsables han intentado esconderlo haciendo una muy mala gestión de la crisis.

El máximo responsable de Metro de Madrid es D. Borja Carabante y el Viceconsejero de Transportes, Vivienda e Infraestructura de la Comunidad de Madrid, el Sr. Valverde Bocanegra, dicen enterarse en el año 2017 del primer caso de asbestosis, a pesar de haber tenido cargos de responsabilidad en Metro y la Consejería mucho tiempo antes. Se puede interpretar que ambos intentan descargar la responsabilidad de la Compañía utilizando el argumento de que es la primera enfermedad profesional por un trabajador de Metro de Madrid por primera vez en 100 años. Se observa una falta de diligencia en la resolución del problema.

D. José Martín, responsable del Área de Prevención y Salud Laboral desde noviembre de 2015 explica en su comparecencia que se entera en febrero de 2017 del problema del amianto. Reconoce que a su departamento no llega comunicación alguna notificando la afectación de un trabajador con asbestosis con anterioridad a febrero de 2017. Cree que llega al Servicio de Salud de la compañía. Por eso su área no hace nada. Posteriormente el Servicio de Salud abre una investigación por si hubiera algún indicador que pudiera poner de manifiesto otras situaciones similares.

Tampoco considera importante que esta información es relevante para los agentes sociales de Metro. El responsable de Prevención y Salud Laboral no hace nada ante el primer caso de enfermedad laboral en 100 años.

Tanto esfuerzo han hecho los responsables en negar el problema que Metro de Madrid no ha realizado comunicación alguna con los familiares de los dos trabajadores fallecidos.

5.ª Metro sólo ha empezado a actuar cuando ha estado presionado en la opinión pública.

Han tenido que fallecer dos personas y que intervenga la Inspección de Trabajo para que la situación haya llegado a la opinión pública. A eso hay que sumar el trabajo de los sindicatos y los

trabajadores que han acrecentado la presión y la visibilidad que la propia comisión parlamentaria ha facilitado.

El Sr. Rollán Ojeda ha sido Consejero de Transportes hasta el año 2017. En su comparecencia en la Comisión manifiesta no tener conocimiento de nada. No aclara la razón de invertir tantos recursos en desamiantar si en realidad no hay conocimiento de problema alguno.

El Plan de Desamiantado se resume en este cuadro:

PLAN DE DESAMANTADO								
ACTUACIONES	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Capítulo 1.- Eliminación de MCA en Material Móvil.	5 ME							
Capítulo 2.- Eliminación de MCA en Instalaciones (21 subestaciones eléctricas).	Elementos aislantes: 1 ME			Elementos constructivos: 1,5 ME				
Capítulo 3.- Eliminación de MCA en Almacenes.	-							
Capítulo 4.- Eliminación de MCA en Estaciones, Túneles, Pozos de Ventilación, Centros de Transformación, Pozos de Bombeo.	Plan de Modernización de estaciones: 20 estaciones 64 ME				8 estaciones: 32 ME		25 estaciones: 26 ME	
Capítulo 5.- Eliminación de MCA en Dependencias, Recintos o Depósitos.						7 ME		
INVERSIÓN ESTIMADA TOTAL	136,5 ME (+ Asistencia Técnica 4 ME)							

Llama la atención que no se haya puesto en marcha en 2018, cuando el conocimiento del amianto en las estaciones es de 1991. Se ha tardado 27 años en dar respuesta a un problema; 27 años en los que más de un centenar de trabajadores y los usuarios han estado en contacto con MCA en diferentes niveles de exposición.

Con respecto al material móvil, la mala gestión y la falta de previsión ante la situación ha provocado una merma en el servicio a partir de 2018, en parte debido a la retirada de trenes.

RECOMENDACIONES

Teniendo en cuenta que:

1. Metro de Madrid sabía de la existencia de amianto y sus riesgos desde hace más de dos décadas. Sin embargo la Dirección de la empresa no dio la importancia debida a la situación ni valoró el peligro de forma adecuada. La organización de la empresa, todas las gerencias y la dirección estaban informadas de la presencia de amianto, pero no lo estaban los trabajadores.

2. Se vendieron trenes a Argentina con amianto una vez que conocía la situación y lo prohibía la legislación. Los máximos responsables no comunicaron al conjunto del Consejo de Administración las circunstancias de la venta de material con presencia de amianto.

3 Se ocultó la situación a los trabajadores dejándoles desprotegidos a pesar de que a la empresa le obligaba la legislación vigente.

4. No se ha llevado a cabo una gestión adecuada por parte de los responsables de Metro de Madrid desde 2003, eximiéndose cada uno de sus responsabilidades y derivándolas a otros. Consideramos que ha habido negligencia, incapacidad y ocultamiento.

5. Metro sólo reconoce públicamente el problema e informa a sus trabajadores cuando salta a la opinión pública. Es entonces cuando empieza a tomar las medidas previstas en la legislación vigente. Consecuencia de las mismas se ha contribuido a la degradación del servicio, por la retirada de trenes con amianto.

Se recomienda:

Primero. Conforme a lo dispuesto por el artículo 75.7 del Reglamento de la Asamblea de Madrid, se propone la remisión del presente Dictamen a la Fiscalía para el ejercicio, si procede, de las acciones oportunas.

Segundo. Inscripción de Metro de Madrid en el Registro de Empresas con Riesgo de Amianto (RERA).

Tercero. Hacer una evaluación que sea publicada de instalaciones y trenes en los que hay material con amianto (MCA).

Cuarto. Hacer un Plan de Formación integral a trabajadores y trabajadoras.

Quinto. Realizar una auditoría interna para determinar las modificaciones y desarrollos necesarios de procedimientos de comunicación y escalado en orden a evitar la reproducción de problemas similares en el futuro, y desarrollar un proceso de resolución de problemas e incidentes.

Sexto. Valorar la idoneidad para desempeñar sus funciones del Consejero Delegado de Metro, de los Directores de Recursos Humanos y de la Asesoría Jurídica y el Director General de Explotación Ferroviaria, ante su gestión sobre la crisis conocida en Metro a partir de 2017.

Metro de Madrid es mucho más que una empresa de transporte, es un icono de nuestra ciudad de forma adicional a la función que realiza en movilidad. Metro no puede poner en riesgo su prestigio por parte de ningún Gobierno regional para salvaguardar la imagen de los citados Gobiernos o los partidos que los sustentan como ha sucedido en los últimos 15 años.

El Gobierno de la Comunidad debe garantizar la capacidad de gestión de la totalidad del equipo directivo de Metro así como del personal de Dirección de libre designación que se nombre. Este personal debería probar solvencia y experiencia en gestión y conocimientos específicos del sector del transporte.