



Sección Sindical

Metro de Madrid

# Solidaridad Obrera

www.solidaridadobrero.org  
C/Valderribas 49, 2º Izq, 28007 Madrid Tlf.: 91 433 5786  
email: soliobrera@gmail.com

Interior: 84236/38733 (Fax)  
Móvil: 610 07 80 90  
soliprevencion@gmail.com



7 de diciembre de 2021 - Aviso 99

*La lucha es el único camino*

## GRUPO DE TRABAJO DE HUMOS DIÉSEL 23/11/21

Este grupo, recientemente creado, tras la actualización del R.D. 665/97, sobre agentes cancerígenos en el trabajo, tiene mucho tajo por delante. Lo bueno es que parece que esta vez nadie se va a jugar su entrada en la cárcel, por apostar sobre la vida de trabajadores, por primar la producción sobre la prevención, como se hizo con el amianto. Y, aunque así fuera, quien no se va a crear los papeles de esta empresa, hasta las correspondientes comprobaciones empíricas, va a ser este sindicato. (Aviso a navegantes)

Desde que se actualizó este R.D., **Solidaridad Obrera** ha estado buscando soluciones para rebajar las emisiones NOx (NO, NO2, N2O2, N2O4, N2O, N2O3, N2O5 y NO3) y de Carbono Elemental, de nuestros vehículos ferroviarios con motores diésel. Entre estas soluciones, algunas presentadas antes del cambio de la Ley, en noviembre, se incluyen la electrificación, la hibridación y/o la hidrogenación de estos equipos, descartadas en su momento por ser "imposibles", como todo en esta compañía. Pese a esto, **Solidaridad Obrera** siguió buscando, encontrando soluciones parciales que requerirían de varias de ellas:

- Catalizadores de oxidación (DOC).
- Catalizadores-acumuladores o trampa de NOx (LNT).
- Recirculación de gases (EGR).
- Reducción catalítica selectiva (SCR).
- Filtro de partículas (FAP).
- Control de la combustión.
- Humidificación del aire del motor.
- Aplicación del ciclo MILLER.
- Uso de la tecnología Dual Fuel con GNC. (que no Bifuel, que es con gasolina)
- Uso de generadores eléctricos alimentados por GNC para suministrar energía a los equipos auxiliares de las dresinas.

Para nuestra sorpresa, acudió Ingeniería con una prepotencia y un orgullo infundados, pues no estaríamos en estas si alguien se hubiera molestado en acercarse a las normativas sobre humos diésel en vehículos, como la EURO3, la EURO4 y la EURO5. Además, podían habernos escuchado en el CSS, que lleva años pidiendo la toma de medidas frente a los humos sufridos por los trabajadores, siendo ignorados sistemáticamente.

Las soluciones trasladadas fueron descartadas todas, salvo aquellas que ya pretendían hacer (sin prisa alguna), presumiendo de poner en serie DOC+FAP+SCR, obviando las preguntas sobre la falta de un LNT. Además de descartar

automáticamente cualquier tipo de medida anterior a la combustión, como la mezcla con GNC (Gas Natural Comprimido), para rebajar el consumo de diésel, y con ello la generación de NOx, y carbono elemental. Este último descarte lo justificaron con la pérdida de los certificados de los motores, como si fuera una situación irremediable.

Lo que si nos trasladaron fueron los intentos de "limpiar" el aire, en la cabina de conducción, no habiendo servido de mucho, ni atajando el problema fuera de dicha cabina. Cualquiera diría que lo mejor es tratar el problema en el origen (precombustión), pero que sabrá **Solidaridad Obrera**, qué sabrá la Ley, qué sabrán tantas empresas que montan o usan sistemas modificados de Dual Fuel.

Como actualización, o atenuante, indicaremos que, al fin, estamos viendo algo de intención en agarrar el toro por los cuernos, aunque nos haya costado tener que hablar con la Consejera Delegada, para que así sea.

Sobre los dosímetros individuales, nos indicaron que llegarán próximamente, pues ha habido problemas de fabricación. Como en tantas cadenas de producción necesitadas de chips.

Ante la aparente impunidad que tienen las contratas, sobre la salud de sus trabajadores (y de los nuestros), y el uso de equipos diésel, Metro aseguró estar trabajando en el cumplimiento estricto de la Ley en sus instalaciones. El tiempo dirá, si esto se hace por las buenas, o con denuncias continuadas, como tantas veces.

También se solicitó la postura sobre dresinas prestadas a contratas, la empresa aseguró que están estudiando cómo abordar este asunto.

Pues eso, mucho problema, mucha urgencia, mucho lo estudiaremos, y el Metro sigue a toda velocidad en una vía que acaba en un barranco. Cada día es más evidente que esta empresa está llena de acomodad@s, de supervivientes en sus cargos, a los que les importa poco, o nada, esta compañía. La autogestión obrera solucionaría esto, pero primero habría que arrancarles el poder, aboliendo la amigocracia que reina incontestable en esta empresa pública.



Madrid a 7 de diciembre de 2021  
Por **Solidaridad Obrera**  
La Junta Sindical

*De cada uno según sus fuerzas a cada uno según sus necesidades* Pior Koprotkin