

daphnia

boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia
<http://www.ccoo.es/publicaciones/periodicos.html>

DOSSIER

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS



BAJO el nombre de mercancías peligrosas se engloba a nueve sustancias que por sus peligrosidad entrañan riesgos para los trabajadores, la salud pública y para el medio ambiente. Son sustancias tóxicas, corrosivas, comburentes, inflamables, radiactivas, irritantes, infecciosas o explosivas que en el momento de su transporte suponen un riesgo añadido.

Todas ellas están sujetas a normas comunes de etiquetado y manipulación y su manejo y transporte se regula dependiendo del modo de transporte que se utilice: carretera, ferroviario, marítimo, aéreo...

En el dossier de este número hemos querido analizar la dimensión normativa, medioambiental, de salud laboral y pública y de actuación sindical con la que enfrentar el transporte de este tipo de mercancías de un modo más seguro para las personas y para el entorno. ♦

Mosaico 2

Editorial / Tribuna 3

Informaciones 4

La ecotasa o impuesto turístico en Baleares

Informaciones 5

Análisis y evaluación del riesgo medioambiental

Internacional 6

Propuestas sindicales para actuar sobre biotecnologías

Dossier I / IV

Transporte de mercancías peligrosas

Salud laboral 7

El accidente de Teià: riesgos de una planta de compostaje

Caso práctico 8

Eliminación de tóxicos en la fabricación de joyería

Legislación 10

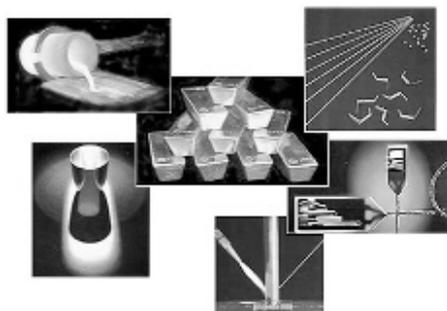
Limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles por uso de disolventes orgánicos en determinadas actividades e instalaciones

Publicaciones 11

Última 12

Hábitos de consumo y medio ambiente en España

CASO PRÁCTICO



Eliminar sustancias tóxicas en la fabricación de joyería

Contamos el caso de una empresa de fabricación de joyas que logró eliminar de su proceso de producción el uso de dos sustancias tóxicas (Tricloroetileno y Freón) y el cese de emisión de otras tres (Ácido nítrico, ácido sulfúrico y cianuro), teniendo como resultado la reducción de los riesgos laborales y medioambientales que el uso de estas sustancias entraña, la disminución de los residuos peligrosos y del consumo de sustancias peligrosas, logrando además así reducir los costes. ♦

REDUCCIÓN DE RESIDUOS EN LOS JUEGOS OLÍMPICOS



LOS Juegos Olímpicos de Verano de Sidney 2000 pretenden reducir la cantidad de residuos que genera un evento de estas características. Entre las medidas que el Comité Organizador ha

adoptado está la de utilizar vajilla, bolsas de basura y vasos biodegradables, que se descomponen naturalmente junto con los restos de comida.

Los 10.800 deportistas, 5.000 empleados y más de 8.000.000 espectadores que participarán en los Juegos generarán alrededor de 10.000 toneladas de residuos. Con un sistema para la separación en origen de la basura, se quiere desviar la mayor cantidad de residuos posible de los vertederos a plantas de reciclaje y compostaje. Usando con-

tenedores de distintos colores, la separación de residuos reciclables o compostables resultará más sencilla, reduciendo una enorme cantidad de basura que, en condiciones normales, acabaría en un vertedero.

EL 22 DE SEPTIEMBRE, UN DÍA SIN COCHES

EL 22 de septiembre de este año se convocará de nuevo un **DÍA SIN COCHES**, una iniciativa que pretende poner de manifiesto los problemas que genera la dependencia del coche: la dificultad en la movilidad urbana, el ruido y la contaminación (más del 50% de las emisiones de agentes contaminantes a la atmósfera provienen de vehículos de transporte por carretera).

Conseguir que las ciudades europeas se vean libres un día del tráfico de coches es el objetivo que el año pasado ya se cumplió con éxito en Francia e Italia, y tuvo un desigual seguimiento en el Estado español.

Bajo el lema "la ciudad sin mi coche", se propone conseguir entre todos que el 22 de septiembre los coches no salgan a la calle. Para ello es preciso hacer un llamamiento a

que no se use ese día el vehículo privado y que las autoridades locales adopten medidas concretas para restringir y regular el tráfico en algunas zonas, poner en práctica mejoras del transporte público (más oferta o tarifas especiales), favorecer el uso de la bici o de vehículos con combustibles ecológicos y regular adecuadamente los estacionamientos (disuasorios y especiales).

CC.OO. apoya esta iniciativa (que promueve la Comisión Europea y con la coordinación del IDAE, el Ministerio de Medio Ambiente y la Federación Española de Municipios y Provincias) y nos comprometemos a impulsarla y difundirla.

Lo importante no es sólo que "el día sin coches" sea un éxito, sino que sirva para fomentar las medidas de racionalización del tráfico y mejora de las condiciones del transporte en las ciudades, evitando de manera permanente los problemas ambientales, de salud y de siniestralidad que ocasiona el excesivo uso del coche.

Para articular y concretar las medidas a impulsar ese día en cada municipio es fundamental que a nivel local las autoridades establezcan un diálogo con las asociaciones ciudadanas, entre las cuáles, sin duda, deben estar los sindicatos.

Más información:

<http://www.22september.org>

daphnia
boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia

Edita Departamento Confederal de Medio Ambiente de CC.OO. **Colabora** Fundación «1º de Mayo» e Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud **Director** Joaquín Nieto **Jefa de Redacción** Estefanía Blount **Redactora** Marga Ferré **Secretaría** Oscar Bayona **Consejo Editorial** Mariano Aragón, Antón Azkona, Estefanía Blount, Pere Boix, José Antonio Díaz Lázaro, Arturo Echevarría, Gerardo de Gracia, Gregorio Huertas, Dolores Iturralde, Carlos Martínez, Fiona Murie, Joaquín Nieto, Dolores Romano, Beverly Thorpe, Joel Tickner, Laurent Vogel **Diseño** Paralelo Edición

Suscripción

Si deseas recibir esta publicación dirígete a:

Oscar Bayona
Confederación Sindical de CC.OO.
Departamento Confederal de Medio Ambiente
c/ Fernández de la Hoz, 12. 28010 Madrid
obayona@ccoo.es

Este Boletín está impreso en papel reciclado y libre de cloro • Depósito legal: M-24702-1999



ISTAS

Tiempo sin tiempo

NADA ha gestionado peor el tiempo que el ultraliberalismo económico. Raudo y corsario, el sistema no consigue acampar, darse un respiro, calcular siquiera los beneficios, mucho menos las pérdidas. Entre las que figura, claro está, el agotamiento que provoca en las fuentes de aprovisionamiento.

Si por algo se caracteriza el presente de las relaciones económicas es por minimizar a quien produce la riqueza, es decir, los trabajadores y por ignorar (y en consecuencia destruir) a la fuente de las materias primas, la energía y los recursos renovables que invariablemente proceden de un derredor espontáneo. No es que no lo sepa, o no le duela, es que se anestesia. La droga consiste en ser velocífero. Es tal la velocidad imprimida al acaparamiento y la especulación que el paisaje hace, como decimos los realizadores cinematográficos, "filás". Es decir, que por exceso de aceleración del movimiento de la cámara, la imagen obtenida, cuando es proyectada queda desdibujada, que se desvanecen los contornos y los contenidos. Cuando así sucede, ya casi todo es falso para la percepción. Lo contemplado se convierte en un "viaje fantasma" que es la expresión usada por los ingleses para ese fenómeno cinematográfico.

Lo cual podría resultar tolerable si la realidad, es decir lo que existe y funciona al margen de la virtualidad imperante, no resultara cada día más pequeña, herida, tantas veces arrasada por la fealdad, el ruido... tantas veces destruida. Pero el embadurnarlo todo de celeridad asiste al proceso de destrucción y al mismo tiempo permite que se dé el fenómeno de insolidaridad generalizado que supone la pobreza y sobreexplotación de los recursos. Aceptamos porque no vemos correctamente. Deglutimos sapos con la ayuda de la velocidad virtual. Que deberá aumentar en la misma proporción que la destrucción. Cualquier alto para contemplar es peligroso desde el momento en que puede disparar la comprensión de las secuelas. Porque toda aceleración se salda invariablemente con destrucción del espacio. Pero no sólo del exterior, de los paisajes, sino también del interior, de la capacidad de pensar, emocionarnos, compartir... El sistema funciona, claro está, pero dejando lo principal insatisfecho, y lo crucial a mi entender es la satisfacción. Alcanzar el disfrute por el hecho de estar vivo, resulta inseparable del haber contribuido a la construcción de más satisfacciones para más personas y para nosotros mismos. En consecuencia, de acordarnos de los condenados a la pobreza, a la violencia y a la destrucción sin más delito que haber nacido más allá de las fronteras de la opulencia. Se acepta con demasiada facilidad que un ser humano del mundo pobre podría vivir con lo que nosotros tiramos cada día a la basura. Y cada día él deja de acceder a eso y nosotros seguimos, cada día, arrojándolo al sumidero.

Se puede aceptar que este sistema económico que nos gobierna es el mejor de los inventados por el ser humano. Lo que equivale a que prácticamente está todo por inventar. Menos por supuesto la devastación, la del tiempo y el espacio, la de la vida y la de los humanos.

Todos los usos aceleradamente intransigentes del tiempo y del espacio quedan muy lejos del placer y demasiado cerca de la dominación. Violan, en lugar de establecer una relación recíproca y sincrónica.

La precariedad en el empleo tiene mucho que ver con el actual uso compulsivo, prácticamente histérico, del reloj y del calendario. No interesa la producción adecuada a la necesidad, sino a la codicia. No interesa el reparto de lo escaso, sino la acumulación. Mucho menos se toma en consideración los límites, la capacidad de carga o el agotamiento de los recursos. Nadie enseña a consumir, sino tan sólo a producir y a vender. Eso sí, con el estandarte de cuanto más mercancías se produzcan más le tocarán a todos. Pero de momento lo que ha quedado demostrado de forma rotunda es que los procesos de acumulación en muy pocas manos son precisamente los que crecen vertiginosamente. Por eso el pensamiento ecológico se plantea el uso del tiempo como una de las principales consideraciones. Si se hace como se hace, aparece la violenta intransigencia hacia prácticamente todos los valores convencionales del humanismo. Si se modera la velocidad acaso empezaríamos a entender que los acompasamientos entre lo que somos y lo que queremos ser, entre lo que puede producir el planeta y nosotros consumir, entre lo que aquí sobra y lo que allí falta, le dé un poco de sentido a esta carrera que podría no ser agónica ni de obstáculos.

Joaquín Araújo

Una oportunidad para Jaime Matas

Se han perdido ya cuatro años. Demasiado tiempo. Han sido años en los que la actitud de la anterior Ministra ha impedido avanzar en la solución de los graves problemas ambientales de nuestro país, frustrando las expectativas que se abrieron cuando se creó el Ministerio de Medio Ambiente en 1996. Entonces se habló de cambios y de una nueva legislación más protectora, pero hoy estamos peor que antes: sin diálogo social y con políticas medioambientales plegadas a los intereses empresariales, que han frenado cualquier avance progresivo en esta materia.

En Medio Ambiente, España no va bien. Es necesario, imperativo, un cambio de rumbo. Con la nueva legislatura ha llegado un nuevo Ministro y como todo nuevo nombramiento, abre una posibilidad de cambio y genera expectativas entre los que queremos y trabajamos para que en este país haya políticas ambientales serias y efectivas.

A nuestro juicio, ese cambio de rumbo en el MIMAM, que tanto urge, tiene que hacerse visible en dos cuestiones básicas:

- La primera es reanudar una vía de diálogo social, como la que se inició en tiempos de Cristina Narbona, de forma que todas las políticas ambientales sean tratadas con los agentes sociales y las organizaciones ecologistas más representativas. Para ello, sería muy conveniente crear un nuevo Consejo Asesor más reducido y más social, complementado con una Conferencia anual mucho más amplia.
- La segunda es elaborar estrategias medioambientales que merezcan tal nombre, entre las que apuntamos: un Plan Estratégico sobre Cambio Climático, un Plan Nacional de Prevención del Riesgo Tóxico y una política hidrológica verdaderamente pública, planificada y ambientalmente responsable.

También sería bueno que el Ministerio llevara a cabo una política de iniciativas en defensa del medio ambiente, abandonando la pasividad que le ha caracterizado hasta ahora. Una de las propuestas que podrían contribuir a este cambio necesario sería la de llevar a las empresas actuaciones para promover Buenas Prácticas ambientales en los centros de trabajo. En el caso, más que deseable, de que el MIMAM emprendiera dicha iniciativa, nosotros nos comprometeríamos a trabajar activamente, junto a las correspondientes organizaciones empresariales, para llegar a decenas de miles de empresas, conscientes de que las buenas prácticas contribuirían a mejorar la relación del sector productivo con el medio ambiente, hoy tan deteriorada, y a sensibilizar al mundo laboral.

Pero, reiteramos, la colaboración deseable con el nuevo Ministro pasa, como es lógico, porque haya diálogo social y sensibilidad medioambiental. Si no, haremos oposición activa. Porque la degradación medioambiental no permite esperar más. ♦

La ecotasa o impuesto turístico en Baleares

El modelo turístico de Baleares, basado en el turismo de masas, de sol y playa, está tocando techo a pesar del imparable crecimiento de la oferta. En estos momentos se está viviendo de nuevo una euforia en el sector servicios y en la construcción, en consonancia con la bonanza económica. El PIB del sector servicios supone el 81'2% del total y sigue creciendo.

En principio este diagnóstico no debería de ser negativo si no entrara en grave contradicción con la sostenibilidad de los recursos naturales. El modelo turístico de Baleares se ha caracterizado por arrasar terreno y por cubrir de cemento el medio natural; es la tristemente famosa "balearización" del territorio, término que define la sistemática destrucción del entorno natural, del paisaje que en definitiva constituye la materia prima que ofertamos. Desde mediados de los noventa asistimos al que se ha venido en llamar el "tercer boom turístico", que territorialmente se traduce en la urbanización del suelo rústico, del interior, una vez colapsado el litoral.

El colapso de las carreteras –Baleares registra el mayor número de coches por habitante de Europa-, el déficit de recursos hídricos –acentuado con la mayor sequía de los últimos 50 años-, el crecimiento del 8% anual en la generación de residuos y, en general, la masificación que suponen la llegada de 11 millones de turistas, están empezando a ser un verdadero problema socioeconómico. Ya no son sólo los residentes los que constatan el colapso del modelo, sino los propios turistas atraídos por unos encantos naturales y de tranquilidad (Mallorca era la famosa Isla de la Calma), que han desaparecido completamente.

Ante este panorama y ante el peligro de "morir de éxito", algunas voces –CCOO entre ellas- hace años que vienen reclamando una moratoria urbanística efectiva y una reorientación del sector hacia un modelo turístico de mayor calidad y desestacionalizado.

Con el Pacto de Progreso surgido de las elecciones autonómicas de hace un año, se puso fin a 16 años de hegemonía del PP. También se puso fin a una clase política implicada totalmente en la urbanización del territorio. Las Directrices de Ordenación Territorial seguían apostando temerariamente por el crecimiento ilimitado.

El nuevo gobierno ha rescatado una aspiración del movimiento ecologista y ha presentado el proyecto de ley sobre la "ecotasa" o, más correctamente, el nuevo impues-



to turístico para intentar corregir y minimizar las externalidades negativas que el modelo turístico genera. Este impuesto turístico sería aplicable a cualquier turista –español o extranjero- y supondría aproximadamente un Euro por noche de estancia en hotel o apartamento turístico. Sólo con esta módica – y para muchos ridícula- aportación, se estima en 15.000 millones la recaudación anual. En el origen de la propuesta, esta cantidad debería destinarse a financiar la solución a los graves problemas de residuos, agua y energía que padecemos, así como a la adquisición y mejora de gestión de los espacios naturales protegidos. A medida que pasa el tiempo y que se van añadiendo adhesiones, vemos como surgen muchos pretendientes que aspiran a parte del "pastel" de la "ecotasa"

El debate social y político que esta iniciativa ha generado y, sobretodo, su fórmula de aplicación y la finalidad del dinero recaudado, ha movilizó a los principales sectores implicados así como al movimiento social en general. Los principales detractores a este impuesto –los grandes hotele-

ros- son los mismos que amasaron sus grandes fortunas a costa de la "balearización" de nuestro territorio, para luego invertir -y destruir- en el Caribe o el Pacífico. Resulta paradójico que en la mayoría de estos países centro y sudamericanos se estén aplicando tasas en la entrada o salida de los aeropuertos que reportan unos ingresos no despreciables en aquellas economías y aquí se niegue este derecho al gobierno autónomo, cuando de lo que se trata es de "compartir" el coste de las externalidades negativas entre todos.

CC.OO. ha participado activamente en este debate y se ha manifestado totalmente favorable a su implantación. De hecho en el 7º Congreso Confederado de les Illes, se dedicó una parte de los documentos congrasuales a analizar y debatir esta cuestión. En los textos aprobados, CC.OO. apuesta decididamente por este impuesto medioambiental: "... Por tanto, nuestra Comunidad Autónoma, con una oferta turística madura y en gran parte obsoleta, requiere un auténtico cambio de modelo turístico que garantice su viabilidad futura y que sea generador de empleo de calidad y de cohesión social. Ello pasa inevitablemente por un redimensionamiento a la baja del stock de la oferta, una reconversión ecológica y medioambientalista de dicha oferta y una apuesta cierta por su desestacionalización hasta los límites que ecológicamente sea sostenible." "... CC.OO. de Baleares se manifiesta, por tanto, favorable a la implantación de la llamada "Ecotasa" al tiempo que manifiesta que esta figura impositiva debe incluir, en sus finalidades, la financiación de los aspectos sociolaborales. Es decir, la implantación de este impuesto turístico debe servir, también, para la necesaria corrección de los desajustes sociales que una reconversión en profundidad del sector turístico provocará. De lo contrario se convertirá, directa o indirectamente, en un trasvase de dineros públicos a las rentas del capital y, por tanto, no se alcanzará el necesario consenso social que una medida de esa naturaleza, en nuestra opinión, requiere." ♦

Más información:

Xisco Lillo

Medio Ambiente. CC.OO. Les Illes
C/ Francisco de Borja i Moll, 3
07003 Palma de Mallorca
Tfno: 971 72 60 60

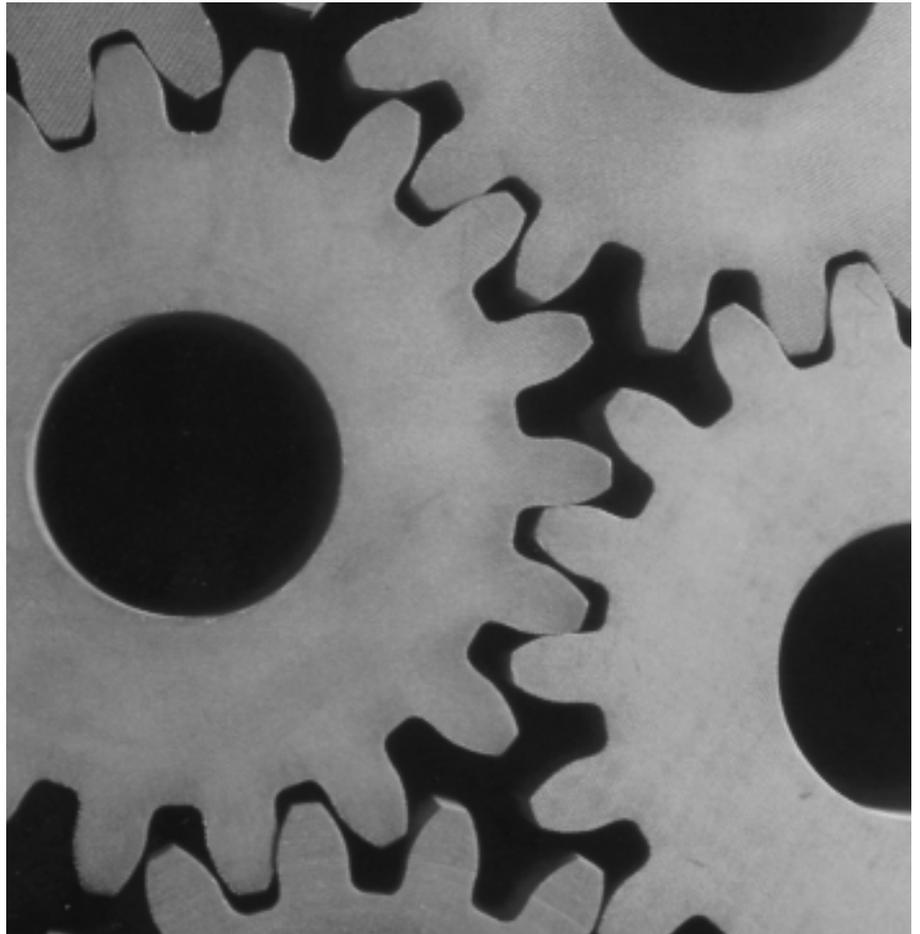
Proyecto de Norma PNE 150008 EX elaborado por AENOR

Análisis y evaluación del riesgo medioambiental

LOS riesgos medioambientales y las responsabilidades asociadas a ellos, habitualmente menospreciados en la gestión de las empresas, han cobrado en los últimos tiempos una gran importancia.

Aparecen ya en el proyecto de Ley de responsabilidad civil medioambiental que, siguiendo las orientaciones del Libro Blanco sobre Responsabilidad Ambiental de la Comisión Europea, introduce la responsabilidad objetiva por daños frente a la responsabilidad subjetiva o por culpa dominante en la actualidad. Las entidades financieras, las compañías de seguros, las administraciones y otras instituciones deberán considerar el riesgo ambiental para establecer el interés de los créditos, las primas de seguro o la concesión de ayudas y subvenciones. Y, por tanto, en un futuro próximo todas las empresas deberán conocer y actuar sobre ellos.

También la Directiva IPPC, aun sin tras-



PROYECTO DE NORMA PNE 150008 EX (AENOR)

La norma define que el proceso de evaluación de riesgos, que debe ser revisado periódicamente (cada tres años o si se modifican las condiciones en que se hizo) se compone de las siguientes etapas:

- a) Análisis del riesgo mediante el cual:
- Se identifican los peligros a partir del diagnóstico de las fuentes existentes en la empresa, de la relación de sucesos iniciadores, de la presencia de medidas de prevención y del diagnóstico del entorno de la instalación (definiendo los indicadores naturales y socioeconómicos a tener en cuenta).
 - Se estima el riesgo, valorando conjuntamente la probabilidad y las consecuencias de que se materialice el peligro en distintos escenarios posibles.

b) Evaluación del riesgo. Con el valor del riesgo obtenido se determinan las prioridades y la tolerabilidad de los riesgos presentes.

poner al ordenamiento español, obligará a evaluar estos riesgos a la hora de autorizar nuevas actividades industriales.

En la actualidad se utilizan prácticas no normalizadas para identificar, analizar y evaluar los riesgos medioambientales de los centros de trabajo. Esta falta de normalización conlleva una gran disparidad de resultados y, sobre todo, permite que se minimice la importancia de ciertos riesgos en función de los distintos intereses económicos, mercantiles o de imagen de las empresas en detrimento de la salud pública, del medio ambiente y de la salud de los trabajadores. Aquí radica la importancia de disponer de un instrumento que permita garantizar la integridad y la objetividad de este proceso esencial para actuar en las empresas y que pueda ser usado como referencia por los responsables sindicales para juzgar la actuación empresarial.

Después de casi 2 años de trabajo con la participación de CC.OO. AENOR ha ela-

borado la Norma Experimental PNE 150008 EX que define el proceso y los criterios para identificar y evaluar los riesgos medioambientales en una organización, independientemente de su tamaño, en las etapas de funcionamiento y mantenimiento de operaciones, tanto en condiciones normales como en situaciones accidentales. Esta norma, innovadora en el ámbito de la gestión ambiental, proporciona una metodología bien desarrollada y aplicable, que será puesta a prueba en el grupo industrial DELPHI. ♦

Más información:

Angel Muñoa

Dpto. de Medio Ambiente
C.S. de CC.OO.
C/ Fernández de la Hoz 12
28010 Madrid
Tfno: 90 702 80 60. Fax: 91 310 48 04

Propuestas sindicales para actuar sobre biotecnologías

En los últimos meses, el Comité Sindical Consultivo ante la OCDE (TUAC, por sus siglas en inglés) ha ido desarrollando elementos para una posición sindical de la CIOISL sobre las biotecnologías, basada en el principio de precaución y la defensa de los intereses sociales generales. Se halla recogida, entre otros, en dos docu-

mentos: la declaración sindical ante la cumbre del G-8 en Okinawa, de junio de 2000, y el texto que aquí ofrecemos levemente extractado, que fue redactado por un equipo sindical internacional para un debate «con la sociedad civil» en la sede de la OCDE en París, el pasado 20 de noviembre de 1999:

PROMOCIÓN DEL DESARROLLO SOSTENIBLE Y DE UN SISTEMA SUSTENTABLE DE UTILIZACIÓN DE LOS ALIMENTOS Y LA TIERRA:

La evolución de la normativa de la OCDE sobre Biotecnología y Seguridad Alimentaria debe ser definida dentro del marco de desarrollo sostenible de la Agenda 21. Deben tomarse en cuenta los intereses de los países en desarrollo y prevalecer la decisión de los Ministros de Medio Ambiente de la OCDE (abril de 1998) para incorporar aspectos sociales de desarrollo. El objetivo debe ser la creación de un sistema alimentario mundial sostenible, en el que la disparidad entre regiones de abundancia y regiones de privación se estreche y elimine.

PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN: Debe prevalecer en todas las materias. Ha de ser la base de las medidas preventivas contra la contaminación de la reserva genética en la biosfera, la contaminación química de ecosistemas y amenazas a la integridad de los seres vivos y ser la base para la promoción de la biodiversidad. Los organismos asesores deben ser más amplios para cubrir los efectos a largo plazo sobre la biodiversidad y para poder evaluar los riesgos.

MARCO REGULADOR: Un fuerte marco regulador debe reforzar las normas y controles con un seguimiento, notificación y aplicación fiables de la normativa en la producción, distribución y consumo seguros de alimentos. Muchos sindicatos se oponen a las patentes de organismos vivos y de materiales genéticos. Este tema debe ser objeto de extensas discusiones públicas dentro de un contexto de consideraciones éticas y sociales.

PARTICIPACIÓN DE LOS INTERESADOS: Todos los legítimos interesados deben participar en los procesos de planificación, implantación, seguimiento y evaluación en biotecnología y seguridad alimentaria. Los grupos de interesados deben tener capacidad para complementar el papel de los asesores técnicos e incluir consi-

deraciones sociales y éticas. La activa participación de las comunidades rurales es fundamental.

INVESTIGACIÓN E INFORMACIÓN:

Se debe dar una adecuada provisión de fondos para la investigación independiente que estudie los efectos de los Organismos Genéticamente Manipulados (OGM) a largo plazo. Se debe exigir a las compañías biotecnológicas una prima para financiar la investigación independiente. Dada la creciente concentración del sector de la biotecnología empresarial, la aplicación de las disposiciones de derechos de propiedad intelectual debe ser revisada a fin de protegernos frente a la creciente dependencia de los consumidores y agricultores de un pequeño número de compañías transnacionales.

CIENCIA Y TOMA DE DECISIONES:

La coordinación efectiva de la normativa y consulta científica debe ser central en la toma de decisiones gubernamentales. La participación de científicos independientes de las industrias biotecnológica y de la alimentación debe ser reforzada y controlada. Es necesario un marco regulador que permita a los científicos continuar su trabajo sin presión ni hostigamiento.

LUGARES DE TRABAJO: Las empresas y los sindicatos debe ser animados a trabajar juntos en la promoción de los objetivos del uso sostenible de los alimentos. Deben promover acciones conjuntas sobre seguridad alimentaria relacionadas con el trabajo. El desarrollo de programas conjuntos patronal-sindicato de formación, educación e información para los trabajadores debe ser apoyado por los gobiernos y los organismos intergubernamentales.

SALUD Y SEGURIDAD LABORAL:

La salud y la seguridad de los trabajadores involucrados en la producción y distribución de alimentos puede ser considerado un barómetro de la seguridad y salud pública y debe formar parte de cualquier programa de control e investigación. La investigación específica es necesaria para evaluar los riesgos profesionales relacionados con el desa-

rollo, producción y procesamiento de nuevos alimentos y OGMs. El derecho de los trabajadores a la información sobre productos y procesos que puedan afectar su bienestar deben ser garantizados.

IMPLICACIONES SOCIALES Y SOBRE EL EMPLEO:

Comprender las consecuencias sociales de las aplicaciones de productos químicos, de la biotecnología y de los OGMs - especialmente al estar estos asociados a la agricultura intensiva - es un requisito previo para procurar el apoyo público. Hay que desarrollar los elementos de un proceso justo de transición, con las necesarias previsiones de empleo y como modo de asegurar que ningún sector o país se beneficie o sufra, indebidamente a causa de la biotecnología o los OGMs. Especialmente en los países en desarrollo y como medio de aliviar la pobreza y promover el desarrollo sostenible.

PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR E INFORMACIÓN:

La transparencia total debe ser el principio guía de todo el trabajo en biotecnología y OGMs. Las normas de etiquetado de los productos y la publicidad deben estar respaldadas por un seguimiento y una información seguros, que prevea revisiones de las decisiones relacionadas con los permisos y autorizaciones. Todo ello, dentro de un marco regulador bien desarrollado. Las actividades y productos que ponen en peligro la salud humana o el medio ambiente deben ser prohibidos. La comercialización de productos resistentes a los antibióticos deben ser prohibidos o severamente restringidos y deberán instituirse los mecanismos (por ej. declaración de moratoria) que garanticen que las prácticas cuestionables sean revisadas antes de su implantación. ♦

Más información:

ICFTU/ TUAC. Lucien Royer
26 Av. de la Grande Armée, 75017
París, Francia.
e-mail: LRoyer@Compuserve.com

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Somos conscientes del riesgo que estos productos entrañan para los trabajadores y trabajadoras, para la población en general y para el medio ambiente, no sólo por su transporte, sino durante su producción y toda su vida operativa. Por ello, nos hemos propuesto elaborar alternativas, participar en los foros institucionales so-

bre Mercancías Peligrosas y aportar la visión sindical que consideramos básica e imprescindible. Sin embargo, hemos entendido que no afecta en exclusiva a los trabajadores/as de transporte, sino que otros sectores también producen y manipulan directamente estas sustancias.

Mercancías peligrosas es el nombre que reciben el conjunto de 9 grupos de sustancias peligrosas: tóxicas, corrosivas, comburentes, inflamables, radiactiva, irritantes, infecciosas y explosivas, que están sujetas a normas comunes de etiquetado y manipulación. Su manejo y transporte se regula dependiendo del modo de transporte que se utilice: ferroviario, marítimo, carretera, aéreo, etc.

PLANTEAMIENTO DE CC.OO. FRENTE AL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

La peligrosidad que se plantea en la producción, manipulación y transporte de estas sustancias, con el riesgo que supone para la salud laboral, la salud pública y los desastrosos efectos ambientales que pueden acarrear, ha hecho que CC.OO. asuma este problema dentro de su responsabilidad sindical.

El transporte de Mercancías Peligrosas (MM.PP.) necesita una visión sindical amplia porque no afecta solamente a los trabajadores/as del transporte, sino a todos aquellos sectores de la producción que elaboran y manipulan estas sustancias, entendiendo que su peligrosidad se mantiene a lo largo de todo su ciclo de vida. Por todo ello, desde el año 98 decidimos plantear un trabajo serio en esta línea y darle a una cobertura y coordinación. Se creó así la Comisión Federal de Mercancías Peligrosas y a escala confederal la Comisión Confederal de MM.PP., para encarrilar un trabajo con las Federaciones y Territorios y elaborar un Plan de Trabajo.

Destacamos como característica de esta estructura organizativa su relativa novedad de planteamiento. El ámbito de actuación de las MM.PP. abarca a todas las empresas de transporte, pero también a las operaciones de carga y descarga, con lo que involucra a todos los demás sectores, ramas y te-



El transporte de mercancías peligrosas plantea riesgos para la salud laboral, la salud pública y el medio ambiente

ritorios. El transporte, a través de sus diferentes modos, "mueve" y también almacena las MM.PP. que otros sectores se encargan de manipular o incorporar a los procesos productivos, en los que reciben otra denominación como sustancias tóxicas, o corrosivas, etc.

Los problemas que conlleva el transporte de MMPP están directamente relacionados, por un lado, con la salud laboral y por otro con los problemas ambientales que pueden generar. Es por ello que se hace imprescindible la participación de los que trabajan en

la prevención de riesgos y la seguridad de los trabajadores en general.

La dimensión medioambiental del problema se hace evidente si tenemos en cuenta no sólo el impacto del transporte en sí mismo, sino los riesgos en caso de fugas, accidentes o actividades asociadas al tránsito de MMPP (carga/descarga, lavado de cisternas, etc.).

Debemos también hacer un esfuerzo a nivel internacional, ya que tenemos una normativa común y una problemática que puede extenderse a otras áreas geográficas. El trabajo ha de plantearse, por tanto, con otros sindicatos.

Además, un elemento imprescindible para minimizar los riesgos asociados a este tipo de transporte es la formación de los trabajadores/as, que debe reforzarse ya que surgen nuevas figuras, nuevas profesiones y funciones que el sindicato ha de potenciar y definir.

Todo esto, por supuesto, acompañado de la necesaria participación institucional, donde se elaboren normativas relacionadas con estas mercancías. Como botón de muestra, venimos participando en diferentes Comisiones interministeriales sobre Mercancías Peligrosas, reuniéndonos con las diferentes patronales para realizar aportaciones sindicales a la normativa, como la reciente figura del Consejero de Seguridad, reparación de cisternas, los proyectos de normas sobre lavaderos y desgasificadores, los partes de incidentes y accidentes, la cualificación profesional, el carnet de conductor de MMPP, etc.

En definitiva, nos encontramos ante la necesidad de incorporar la participación y el consenso del máximo número de compañeros, con una estructura flexible, pero que cuente con un plan de trabajo propio. Se trata pues, de que CC.OO. presente una aportación sindical coherente y estructurada a cada uno de los problemas relacionados con las MM.PP., pero sin duplicar estructuras sindicales. ♦

Transporte de mercancías peligrosas

CARRETERA



EL transporte terrestre mueve en el Estado español más de 15 millones de toneladas de mercancías peligrosas, por tren o por camión. A este dato hay que añadir que las provincias que más producen estas mercancías (Huelva Y Tarragona) generan más de 22 millones de toneladas al año. Además, siguen determinados itinerarios, desde aquellas provincias donde se concentra la producción (Andalucía, Cantabria, País Vasco, Madrid, Ciudad Real, etc.) que soportan un tráfico excesivo. Luego viene su distribución capilar por todo el territorio. Las infraestructuras con las que se cuenta para este tipo de transporte carecen de elementos muy importantes a la hora de mantener la seguridad, como son las áreas de descanso especializadas, aparcamientos, estaciones de desgasificación y lavaderos de cisternas.

Los lavaderos

Denominamos lavaderos a las instalaciones de lavado de cisternas. Según la reglamentación internacional del ADR en carretera y del RID en Ferrocarril, existe una obligación de proceder a la limpieza y desgasificación de las cisternas antes de cargar otra mercancía. Se está considerando hacer una ordenación de la normativa que regule estas instalaciones.

Sin embargo, el proyecto de ley barajado está de momento en suspenso. Desde CC.OO. queremos trasladar nuestras enmiendas para realizar una ordenación definitiva y completa de lavaderos.

Existen en el Estado español alrededor de 120 lavaderos, y tan sólo unos cuantos cumplen la normativa a un nivel aceptable. Por otro lado, ante el cúmulo de normas y la falta de clarificación de competencias admi-

nistrativas, el fraude se convierte en norma. Es un fraude difícil de detectar, pero sus consecuencias son muy graves: saltarse los lavados y emitir falsos “certificados de lavado”, eliminado los residuos en alcantarillas, en el mar, etc.

Los propios lavaderos no disponen de sistemas adecuados de decantación y eliminación de residuos. El propio sindicato ha detectado una mayor incidencia de afectados por enfermedades cancerosas en las proximidades de estos lavaderos. La mayoría del personal contratado no está cualificado y se emplean trabajadores/as “sin papeles”, que posibilita que ante accidentes mortales (que los hay) no rindan cuenta a nadie.

Con la norma en la mano, aun siendo insuficiente, se está en condiciones de cerrar una mayoría de ellos. La conclusión no puede ser más preocupante por las consecuencias sobre seguridad, contaminación medioambiental y ausencia de control en las infracciones laborales. El proyecto de modificación de la normativa se presentó desde el Ministerio de Industria con escaso consenso con otras administraciones, como Fomento, Medio Ambiente, Trabajo y las Comunidades Autónomas. Esto significa que se ha ceñido la discusión a las específicamente técnicas, referidas a maquinaria y equipos y las certificaciones requeridas de homologación de lavaderos. Es decir, condiciones necesarias, pero absolutamente insuficientes.

Desde CC.OO. hemos posibilitado la participación sindical en este cambio normativo y queremos fijar un plazo de 2 años máximo para “poner en orden este subsector”.

Propuestas

Estimamos necesario fijar las especificaciones técnicas mínimas de las instalaciones de lavado, sostenidos y revisados con certificaciones oficiales (homologaciones), y sometidos a un control por autoridades de cada Comunidad Autónoma. La autorizaciones deben ser renovadas periódicamente. Los riesgos deben ser cubiertos con seguros y garantía recíproca.

Respecto a residuos, no parece existir acuerdo en la fórmula para integrar la legislación medioambiental con la de Industria y

Transporte. El tratamiento de residuos, depuradoras, contrataciones de camiones-fofa, las fosas de decantación, el destino final de los mismos, etc. debe quedar claro, para garantizar, paralelamente, el cumplimiento de la normativa de Mercancías Peligrosas y la específica de medio ambiente.

Los lavaderos deben contar con personal exclusivo y debe rediseñarse la cualificación necesaria. Urge la articulación de condiciones de trabajo mediante convenio colectivo propio, dentro de un apartado CNAE como servicio anejo al transporte. También peleamos por una clasificación de los lavaderos en función de su habilitación por tipo de producto. Es decir, no todas las instalaciones están preparadas para lavar todo tipo de productos: fenol, resinas, látex, etc. Nuestra idea sería ir a una clasificación por estrellas (como en los hoteles) y sostenidas por certificaciones oficiales.

También pretendemos una separación fehaciente del transporte de MM.PP. de los productos alimentarios, con prohibición absoluta de compatibilidad y con una señalización comprobable.

Los Certificados de Lavado que, según el ADR, deben acompañar a la documentación de la mercancía y por el conductor, debe ser un modelo oficial con el necesario registro a disposición de las autoridades.

En definitiva, estos servicios anejos de las MM.PP. deben ordenarse con un mapa de estaciones suficiente y con implicación de las autoridades autonómicas. Los lavaderos no requieren de inversiones cuantiosas y su nivel de rentabilidad es muy alto. Las implicaciones de tener un subsector sin regular también pueden ser muy graves. Es por ello que nos planteamos un calendario con fechas límite para ordenar definitivamente todo el abanico de actuaciones.

Otras reivindicaciones

Hay también otras cuestiones que reseñar, como el carnet de conductor de mercancías peligrosas, la permanente reivindicación de las áreas de descanso y aparcamientos especializados, la manipulación de las operaciones de carga y descarga (que no debe hacer el conductor sino personal especializado de las refinerías, empresa química, o de construcción), etc.



Transporte de mercancías peligrosas

MARÍTIMO



Las sociedades industriales modernas demandan, cada vez en mayor grado, cantidades ingentes de hidrocarburos y productos químicos necesarios para su industria. El transporte marítimo es ampliamente requerido para el comercio de estas mercancías que conllevan intrínsecamente un riesgo potencial contra la seguridad y el medio ambiente.

Queremos incidir en un aspecto del transporte de Mercancías Peligrosas por mar por el peligro específico que representa para el medio ambiente: el transporte marítimo de productos químicos a granel, y no desde la perspectiva de un accidente, sino desde los **vertidos operacionales permitidos**.

Contaminación marina por productos químicos

El MARPOL 73/78 enmendado, teniendo en cuenta las necesidades operativas de los buques y la peligrosidad ambiental de los productos, ha elaborado para este tipo de sustancias recogidas en el anexo II, una serie de requerimientos obligatorios que se deben cumplir antes de verterlos al mar con las aguas de lavado.

Para ello, se han dividido las sustancias en 4 categorías: A, B, C, y D, que indican, de mayor a menor, su grado de peligrosidad. Después ha desarrollado la forma permitida de ser vertidas en el mar:

- Prohibición absoluta de verter las sustancias de categoría A; los buques, una vez descargados tienen que limpiar sus tanques en estaciones depuradoras en tierra.
- El resto de sustancias, salvo las de categoría B solidificantes o de alta viscosidad, se permite verterlas al mar siempre que se cumplan unos requisitos sobre cantidades máximas, concentración, distancia de la costa, etc.

Debemos exigir a nuestros gobernantes legislación que impida absolutamente el

vertido operacional de sustancias peligrosas al mar. Hasta que esto se consiga, lo que sí podemos hacer es cumplir la legislación vigente, es decir:

- Extremar la vigilancia para que las cantidades restantes en los buques después de las descargas estén por debajo de las cantidades máximas permitidas, con controles exhaustivos por personal especializado.
- Hacer cumplir, mediante vigilancia efectiva, que las operaciones se realicen con la cadencia permitida y a una distancia de la costa superior a 12 millas.
- Hacer cumplir las leyes en nuestro territorio marítimo, tanto como lo hacemos en nuestro territorio terrestre.

AÉREO



El sector aéreo, dispone de una reglamentación específica, contenida en la edición de la IATA, y un sin fin de reglamentaciones y manuales de procedimiento. Nos planteamos como prioridad el diseño de formación específica para los trabajadores/as involucrados en las MM.PP. tanto de las compañías aéreas, con operadores aeroportuarios, como de las empresas comercializadoras de carga aérea (como transitarios y consignatario), y otros expedidores. Ello supone el desarrollo sindical de los centros homologados de Aviación Civil y la impartición de cursos normatizados.

Las funciones van desde la aceptación documental y física de la mercancía, almacenaje, carga y estiba en ULDs, estiba en bodega, entrega, etc. Dicho personal no suele disponer de credenciales y desconoce riesgos, incompatibilidades y medidas de emergencia. Dentro de las instalaciones aeroportuarias los trabajadores implicados pertenecen a los colectivos de carga aérea de la compañías y personal de AENA, como son los bomberos, el transporte y manipulación del queroseno, productos en talleres, etc. Otros colectivos del sector aéreo como

los fumigadores aéreos, helicópteros, etc. precisan atención sindical.

Para este conjunto de trabajadores debemos preparar el Programa, en atención a las diferentes categorías, el diseño de una guía pedagógica y la correspondiente homologación de Aviación Civil para formación y entrenamiento.

FERROVIARIO



A pesar de representar la carretera el modo de transporte mayoritario, el sector ferroviario mueve alrededor de 4 millones de Ton. anuales de mercancías. En este sector, disponemos de una estructura sindical capaz de integrar la atención respecto a la manipulación y transporte de MM.PP. dentro de la actividad sindical en áreas como Negociación Colectiva, Medio Ambiente y Prevención de Riesgos Laborales, en cuanto a Formación de los trabajadores/as directamente implicados. Por otro lado, existen Direcciones de las empresas ferroviarias como la de Protección Civil, o la Dirección de Medio ambiente, las de Transporte Combinado o los apartaderos, directamente implicados. En el sector ferroviario también se ha de prestar atención a los lavaderos de vagones cisternas, cuya propiedad y explotación son de empresas privadas, que en su mayor parte escapan al control de la propia empresa ferroviaria.

El sindicato también participa en las investigaciones de accidentes, a diferencia de otros sectores, y puede dar un tratamiento normalizado de prevención y consecuencias de los mismos. Las empresas ferroviarias han de contar con Consejeros de seguridad. El mapa de flujos está prácticamente delimitado, ya que los clientes y productos que se transportan presentan mayor regularidad que en otros sectores. Presentan problemas respecto a manipulación de mercancías, sobre todo en terminales de transporte combinado.



Perspectivas de trabajo sindical en el futuro

DESDE esta visión multifacética de las MM.PP., existe un importante trabajo por hacer tanto desde la Federación de Comunicación y Transportes, la Confederación, las otras Federaciones afectadas y los territorios.

El peso fundamental de esta línea de trabajo recaerá necesariamente sobre la Federación de Comunicación y Transportes que, con el apoyo de la Confederación, coordinará las tareas que se estimen necesarias. Las organizaciones territoriales, por su parte, deberían encaminar su trabajo hacia: la elaboración de mapas de flujos, revisión de los planes de emergencia (por ejemplo, incluidos en la Directiva Seveso), velar por el cumplimiento de la normativa ambiental respecto a lavaderos, apoyo a la formación que se realiza *in situ*, potenciar las áreas de descanso y aparcamientos para MM.PP., atención a la actividad portuaria y establecimiento de unos criterios homogéneos respecto a la prevención y actuación en caso de accidentes.

Las múltiples tareas de información, formación o de la protección ambiental deben desarrollarse necesariamente en coordinación con las respectivas federaciones. En las tareas cotidianas de muchos sectores, se manejan multitud de MM.PP.:

- **Construcción:** explosivos
- **Minería:** explosivos
- **Metal:** chatarra radioactiva
- **Energía y químicas:** líquidos inflamables, sólidos inflamables, tóxicos, corrosivos, peróxidos, radiactivos, etc.

- **Sanidad:** infecciosos, radiactivos y tóxicos

De forma general, los objetivos en el siguiente período son los siguientes:

- Consolidar estructura sindical
- Desarrollar una red de "encargados" de MM.PP. en Federaciones, territorios y empresas
- Incrementar la participación institucional (por ejemplo, a través de comisiones regionales)
- Atención a problemas sectoriales muy especializados y encardinarlos a la acción sindical (por ejemplo, integrando aspectos concretos en convenios)

• Acometer una tarea pendiente: la formación. Impulsando, participando o impartiendo en los diferentes temas (carnet de conductores, Consejero de Seguridad) y áreas (aéreo, marítimo, etc.) de múltiples formas (cursos, manuales de procedimiento, etc.)

- Conectar seguridad, prevención de riesgos y medio ambiente.

UNA FIGURA NUEVA: EL CONSEJERO DE SEGURIDAD

UNA de las aportaciones que los sindicatos hemos hecho a la normativa sobre Mercancías Peligrosas es la creación de la figura de un Consejero de Seguridad en las empresas. Se consiguió que, tras la Directiva europea del año 96, se creara la figura del Consejero de Seguridad (BOE Oct. 99), que tiene por objeto contribuir a la seguridad en las empresas que manejen MM.PP. y abarca las empresas de transporte por carretera, ferrocarril y empresas cargadoras y receptoras.

La Directiva estipula que el Consejero ha de asesorar a la empresa en los mecanismos, operativa y sistemas para reforzar la seguridad, ha de realizar al menos un informe anual y debe cubrir los partes de accidentes, según unos modelos establecidos. Ahora bien, las empresas no lo han acogido como un avance.

La figura de Consejero de Seguridad es la resultante entre un intento de regulación administrativa, y al mismo tiempo, de impulsar un sistema de auto-regulación, de incorporar calidad y seguridad en las empresas. De momento, al ser una medida europea, los Estados han tratado de "tener hechos los deberes", aunque sin mucha fe. Se la ha tachado de figura económica, un negocio de expertos, un gasto inútil y añadido para las empresas. Tampoco los empresarios han cubierto las expectativas y, además, han florecido cursos y materiales con precios desorbitados. Los exámenes de capacitación, a cargo de las CC.AA., han sido desiguales, cuestión que se pensó solucionar elevando el nivel de dificultad de los mismos.

Por esta descripción podemos ver las necesidades que nos marca esta figura, que desde el sindicato debemos contribuir a reforzar. Para CC.OO. cualquier elemento que refuerce la seguridad, calidad y medio ambiente ha de ser bienvenido. Ahora bien, necesita rodaje y dotarla de mecanismos. ¿Cuáles?: Pensando en un nuevo decreto en un plazo razonable de 5 años, coordinando sus actuaciones con los Servicios de Prevención de Riesgos Laborales, clarificando sus responsabilidades de carácter penal, civil y administrativo, dotándoles de mayor independencia, ya que si bien es un contratado de la empresa, sus Informes y Partes de Accidentes han de ser remitidos a la Administración, y no nos valen los "retoques" ni las conclusiones de encargo.

Se debe facilitar el acceso del mayor número de personas al conocimiento de las MM.PP., y esto no se logra dificultando los exámenes. Nuestra propuesta debe ir encaminada a marcar un itinerario formativo, que tiene que ser complementario del manejo de la legislación (ADR RID). Es decir, ha de conocer cómo debe transportarse las MM.PP., cómo se almacena, cómo se etiqueta, sus peligros para la salud y el medio ambiente, etc. Dentro de su cometido está el aconsejar a la empresa en seguridad y medio ambiente, para ello una posible solución sería desarrollar unos Manuales de Procedimiento para Consejeros de Seguridad, tipo manuales ISO, pero integrando los de calidad, seguridad, medioambiente y prevención de riesgos laborales.

La potenciación de esta figura y su prestigio vendrá dada en la medida que vayamos incorporando estas propuestas de reforzamiento de la formación complementaria, con cursos propios y rediseño de los materiales. Nos urge una atención sindical a las Asociaciones de Consejeros que están proliferando. Un tratamiento de la accidentalidad, clarificando la cadena de responsabilidad. Participando activamente en las instituciones y buena prueba de ello han sido los modelos de Parte de Accidente en MM.PP. y de Informe Anual (en curso de elaboración), que a pesar de sus insuficiencias, superan al del resto de países de nuestro entorno. Ello puede facilitar la elaboración de los mapas de flujos de MM.PP. y de los Planes de Emergencia ante accidentes. ♦

El accidente de Teià: riesgos de una planta de compostaje

El grave accidente en una planta de compostaje en Teià en las cercanías de Barcelona a principios de junio, ha puesto en evidencia los graves riesgos para la seguridad y la salud a los que están ex-

puestos los trabajadores de las empresas de gestión de residuos y las incorrectas políticas en materia de medio ambiente por parte de la Generalitat de Catalunya.



El pasado 2 de junio tres jóvenes trabajadores, dos de 28 años y uno de tan sólo 18, morían a causa de emanaciones de gases, en el momento en que un camión con lodos procedentes de una depuradora urbana hacía la descarga. El conductor del vehículo, que quedó igualmente afectado por la presencia de los gases tóxicos, logró afortunadamente salir con vida y pudo alertar a los servicios de urgencias.

Ante este accidente la CONC ha decidido personarse como acusación particular en la vía penal debido a las graves negligencias empresariales que se dieron en el accidente.

La más que presumible presencia de cianhídrico en la atmósfera letal demuestra que en los lodos habían residuos de tipo industrial. Esta circunstancia, al parecer, suele ser práctica habitual en el tratamiento de las aguas residuales en Catalunya y ya fue objeto de denuncia por parte de un grupo ecologista de la provincia de Tarragona el mes de noviembre del 97. Así las cosas, los lodos que se almacenan para ser convertidos en compost llevan en su interior todos los elementos peligrosos que la flora bacteriana es incapaz de ingerir y metabolizar, en especial los metales pesados. La utilidad, pues, de estos lodos queda más que en entredicho para el uso agrícola o de jardinería.

Como además la normativa impide que estos lodos de origen industrial se utilicen para fines agrícolas, los responsables de las plantas depuradoras y de las plantas de compostaje se han aferrado a la teoría de que los trabajadores murieron por emanaciones de sulfhídrico, que según ellos es habitual en sus plantas y del que todos los trabajadores tienen información. Pero lo que no dicen es que en el caso del sulfhídrico además de ser igualmente letal, también es explosivo.

Hasta el momento del accidente muchas de las plantas no tenían detectores de gases, los equipos de protección personal estaban guardados bajo llave y no se habían utilizado nunca. Actualmente las empresas que explotan, bajo concesión de las administraciones públicas, estas plantas mantienen en unas condiciones muy precarias a su personal. Se suele trabajar en rotación de turnos con guardias los fines de semana y festivos que por falta de previsión obliga a los trabajadores a realizar todas las tareas de control y mantenimiento en solitario con el correspondiente riesgo para su seguridad. Esta situación se da también en el turno de noche en la mayoría de plantas depuradoras.

El accidente de Teià, además, ha puesto en evidencia la contratación de trabajadores de

ETT en este sector de actividad. Las empresas del sector de gestión de residuos, que como ha quedado desgraciadamente demostrado tienen riesgos de tipo químico y también riesgos de tipo biológico, deben ser consideradas a efectos de la seguridad y la salud en el trabajo dentro del anexo I del R.D. 29/97 de Servicios de Prevención y en consecuencia, no deben contratar trabajadores de empresas de trabajo temporal. En este mismo sentido es necesario que se prohíba la subcontratación, que en algunos casos es total.

Finalmente la Generalitat de Catalunya debe cambiar radicalmente su actitud permisiva con las empresas que vierten residuos industriales al alcantarillado de forma conocida y debe hacer cumplir la legislación vigente. Además debe perseguir a las que lo hacen de forma totalmente descontrolada utilizando cualquier medio (camiones cisternas, bidones, etc.) en cualquier parte de la red de alcantarillado. ♦

Más información:

Pep Baltasar Albesa
Coordinador Salut Laboral
Àrea Pública de la Comissió Obrera
Nacional de Catalunya

Eliminación de tóxicos en la fabricación de joyería

Una empresa de fabricación de joyas logra eliminar la utilización de dos sustancias tóxicas (tricloroetileno y Freón) y cesar la emisión de otras (ácido nítrico, ácido sulfúrico y cianuro). Como resultado de esta iniciativa, además de reducir los ries-

gos laborales y medioambientales, la empresa ha reducido la cantidad de residuos peligrosos que genera, así como el consumo de sustancias peligrosas, con el consecuente ahorro monetario.

La empresa de 125 trabajadores/as está especializada en la fabricación de joyas (cadenas, etc.) de plata, oro y chapadas en oro. Las operaciones de la empresa abarcan el diseño y producción de cadenas, la fabricación de piezas planas y cilíndricas, la producción de cuentas y cadenas, y la soldadura, recubrimiento y ensamblaje de joyas acabadas.

A mediados de los años 80, esta empresa instaló un circuito cerrado para la recuperación de los recubrimientos del oro y del cobre. Esta inversión evitó en su momento que la empresa tuviera que instalar un sistema muy caro de tratamiento de aguas residuales, lo que le supuso un ahorro de más de \$100.000 en costes (14.200.000 pesetas al cambio medio 1985-1987) y un adicional coste operacional de \$140.000 al año (19.880.000 pesetas al cambio medio 1985-1987).

REDUCCIÓN DEL USO DE SUSTANCIAS TÓXICAS

▼ **Tricloroetileno (TCE):** El TCE se utilizaba como desengrasante para limpiar el residuo de la operación de pulido. La empresa venía utilizando una media de 9 bidones de 208 L al año.

El TCE causa dermatitis, alteraciones hereditarias, daños neurológicos y respiratorios e irritación de piel y mucosas. Además el TCE es un compuesto orgánico volátil que contribuye a la formación de ozono troposférico o ambiental.

La empresa comenzó a utilizar productos de base acuosa, en particular un producto denominado comercialmente como 815 QR. Este cambio ha supuesto un abaratamiento en costes de adquisición del producto de \$150 al año (18.750 pesetas al cambio de 1995), a los que habría que añadir los \$1,100 anuales (137.500 pesetas al cambio de 1995) en tasas administrativas al dejar de declarar a las autoridades la utilización del producto tóxico. Las ventajas para la salud



de los trabajadores/as y para el medio ambiente son claras al haberse eliminado una fuente de riesgo.

▼ **Freón¹:** La eliminación del uso del Freón, en esta empresa se trataba de un clorofluorocarbono (CFC) que degrada la capa de ozono y que debía eliminarse antes de final de 1995. En lugar de sustituir el CFC, que se utiliza para el secado, por otro halógeno, se instaló un sistema eléctrico de secado por aire caliente a alta presión.

Hay diversos tipos de Freón (también conocidos como halones o Rxxx), por ejem-

¹ Esta experiencia se realizó antes de la prohibición de CFCs contemplada en el Protocolo de Montreal. En la actualidad, es posible que bajo esta denominación para la misma actividad se estén utilizando HCFCs y HFCs que, respectivamente, causan daños a la capa de ozono y contribuyen al efecto invernadero.

plo, el Freón 12B1 (también se conoce como bromoclorodifluorometano, Halón 1211 o R12B1), Freón 13B1 (bromotri fluorometano, Halón 1301), o Freón 14 (tetrafluoruro de carbono, Halón 14). Por lo general, los principales riesgos de los freones son el deterioro de la capa de ozono, aunque también en espacios confinados pueden producir asfixia, irritar la piel y mucosas o causar pérdida del conocimiento.

El coste total de la sustitución del secador fue de \$9.500 (1.187.500 pesetas al cambio de 1995). Previo al cambio, la empresa consumía 1.249 L al año de Freón a un coste anual de \$29,187 (3.273.375 pesetas al cambio de 1995). Desde ese momento, el precio del Freón ha seguido aumentando. Los costes de operación del secador son de \$350 al año (43.750 pesetas al cambio de 1995).

▼ **Cianuro:** El cianuro se utiliza para el recubrimiento abrillantador de las piezas. En el



La empresa logró eliminar el TCE y el freón y redujo en un 90% el cianuro

PRODUCCIÓN Y PRIMERA TRANSFORMACIÓN DE METALES PRECIOSOS Y DE OTROS METALES NO FÉRREOS EN EL ESTADO ESPAÑOL

En la agrupación 274 de la CNAE del DIRCE del INE. Aparecen las siguientes empresas:

Total.....	359
Sin asalariados.....	62
de 1 a 2 asalariados.....	74
de 3 a 5 asalariados.....	48
de 6 a 9 asalariados.....	39
De 10 a 19 asalariados.....	48
de 20 a 49 asalariados.....	39
de 50 a 99 asalariados.....	26
de 100 a 199 asalariados.....	11
de 200 a 499 asalariados.....	7
de 500 a 999 asalariados.....	1
de 1000 a 4999 asalariados.....	4
de 5000 o más asalariados.....	—

Fuente: Directorio Central Empresas del INE.



res/as expuestos en los procesos de recuperación de la plata.

Tras estudiar diversas alternativas, se determinó que la mejor forma de reducir el uso de cianuro es reemplazando el proceso anteriormente descrito por un proceso de templado, que obtendría el mismo brillo y limpieza en las superficies de oro. La empresa pudo aprovechar parte de la maquinaria existente. Por otro lado, el cambio no supuso la utilización de nuevas sustancias químicas. Este nuevo proceso no sirve para todas las piezas de joyería, pero ha permitido que la empresa reduzca el consumo de cianuro de forma considerable.

RESULTADOS

Este programa de actuación medioambiental llevado a cabo durante ocho años ha permitido que la empresa logre importantes reducciones en el consumo y emisión de sustancias tóxicas: eliminación de 1.874 L de TCE y de 1.249 L de freón al año, la reducción del 90% del cianuro y el cese de emisión del ácido nítrico y ácido sulfúrico.

Como resultado de estas actuaciones la actividad de la empresa ha sido reclasificada para ser un muy pequeño productor de residuos peligrosos. Los riesgos de salud laboral han disminuido significativamente. Además, ha logrado ahorrar miles de dólares en costes de adquisición, manipulación, transporte, eliminación, regulación y responsabilidad asociados al uso de sustancias químicas tóxicas.

La experiencia de esta empresa sirvió además como ejemplo ilustrativo para otras empresas del sector de la viabilidad de eliminar y/o recuperar diferentes sustancias tóxicas. ♦

▼ **Ácidos nítrico y sulfúrico:** La empresa decidió reutilizar los ácidos agotados para ajustar el pH (grado de acidez) utilizándolos en el proceso de neutralización de las aguas residuales.

Estos ácidos causan toxicidad respiratoria, irritación de la piel y las mucosas y erosión dental, además de daños al medio ambiente tanto si se liberan a la atmósfera como si vierten al agua o al suelo.

▼ **Otros esfuerzos de prevención de la contaminación:** Tras comprobar la eficacia de los circuitos cerrados de oro y cobre, la empresa decidió instalar un sistema de recuperación de la plata. Desde la instalación de este sistema, la empresa ahorró una media de \$6,100 al año (762.500 pesetas).

Por otro lado, tras realizar una revisión del proceso de producción, se descubrió que la solución y el baño de níquel podían ser eliminados por completo. La recuperación del rodio también se hizo posible a partir del sistema de depuración de aguas residuales para ser vendido como chatarra, lo que contribuyó a una reducción en la generación de lodos. En el momento de publicar este estudio, la empresa únicamente vertía agua y aceites. Otras medidas fueron la sustitución del gas utilizado en los procesos de soldadura y el reciclado de jabones en diferentes puntos de la instalación.

proceso tradicional, las cestas con cuentas de metal precioso se procesan en una solución concentrada de peróxido de cianuro. Cuando la solución se agota el metal precioso se extrae de la solución y se gestiona el cianuro por el sistema convencional.

De forma general, los compuestos de cianuro son muy tóxicos y de acción rápida. La exposición aguda puede causar, según la concentración, desde vértigos y náuseas hasta el coma profundo. La intoxicación crónica, por ejemplo en baños electrolíticos, puede causar fatiga, alteraciones de los sentidos del olfato y del gusto, vómitos o alteraciones de la función tiroidea, como por ejemplo se ha constatado en los trabajado-

Más información

Estefanía Blount Martín
 Dpto. de Medio Ambiente de la C.S. de CC.OO.
 C/ Fernández de la Hoz 12
 28010 Madrid
 Tfno: 90 702 80 60. Fax: 91 310 48 04



Directiva 1999/13/CE del 11 de marzo de 1999

Limitación de emisiones de compuestos orgánicos volátiles por uso de disolventes orgánicos en determinadas actividades e instalaciones

En el nuevo marco europeo de mejora de la calidad del aire, se incluye una Directiva que pretende reducir las emisiones de compuestos orgánicos volátiles que resultan de la utilización de disolventes orgánicos en múltiples actividades industriales. La emisión de compuestos orgánicos volátiles, también llamados COVs, tiene como principal riesgo su contribución a la formación

local y transfronteriza de contaminantes atmosféricos con carácter oxidante como es el ozono troposférico o ambiental. Este ozono causa daños a la salud pública y a los ecosistemas, provocando incluso perjuicios económicos en la agricultura al dañar los cultivos. Esta Directiva deberá trasponerse a la normativa estatal antes del 1 de abril de 2001.

Objetivos de la Directiva

Prevenir o reducir los efectos directos o indirectos de las emisiones de COVs al medio ambiente, principalmente a la atmósfera, y los riesgos potenciales para la salud humana, por medio de medidas y procedimientos que deben aplicarse en determinadas actividades, en la medida que superen los umbrales de consumo de disolventes definidos en la Directiva.

Requisitos

Las instalaciones deberán observar:

a) o bien los valores límite de emisión en los gases residuales y los valores de emisión fugaz o los valores límite de emisión total junto con otros requisitos,

b) o bien los requisitos del sistema de reducción, que tienen como objetivo dar al operador la oportunidad de lograr, utilizando otros medios, reducciones de emisión equivalentes a las logradas si se aplican los valores límite de emisión.

Las sustancias o preparados que, debido a su contenido en COV están clasificados como carcinógenos, mutágenos o tóxicos para la reproducción, deberán ser sustituidos en la medida de lo posible.

Planes nacionales

Los Estados miembros podrán definir y aplicar planes nacionales para reducir las emisiones procedentes de las actividades e instalaciones industriales. El plan deberá conducir a una reducción de las emisiones anuales de COV de las instalaciones existentes contempladas en la Directiva en una cantidad al menos equivalente y en el mismo período de tiempo a la que se conseguiría aplicando los límites de emisión previstos en la misma. El plan incluirá una lista de las medidas adoptadas o por adoptar, los instrumentos mediante los cuales se cumplirán los requisitos, datos sobre el mecanismo propuesto para la supervisión del

plan, así como objetivos intermedios de reducción. El Estado miembro designará a una autoridad nacional para la recogida y evaluación de la información, y para el seguimiento de aplicación del plan nacional.

Sustitución

La Comisión velará por que se efectúe un intercambio de información entre los Estados miembros y las actividades interesadas sobre el uso de sustancias orgánicas y alternativas. La Comisión publicará orientaciones para cada actividad.

Supervisión

Una vez al año o por petición expresa, el operador de toda instalación contemplada por la Directiva enviará a las autoridades competentes los datos necesarios que permitan comprobar su cumplimiento.

Incumplimiento

Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para que en caso de infracción comprobada:

— el operador informe a la autoridad competente y tome medidas para volver a asegurar el cumplimiento lo antes posible.

— en caso de incumplimiento que origine un peligro inminente para la salud humana y en tanto no pueda volver a asegurarse el cumplimiento en breve, la explotación de la actividad quede suspendida.

Acceso del público a la información

Los Estados miembros pondrán a disposición del público las solicitudes de autorización de instalaciones nuevas o modificaciones substanciales para que presenten los comentarios que sean oportunos. Se pondrán igualmente a disposición del público las normas generales obligatorias aplicables a las instalaciones y la lista de actividades registradas y autorizadas, así como el resultado de la supervisión de las emisiones.

Desde el sindicato consideramos que frente a las nuevas restricciones en la emisión de COVs, sería más favorable (y en algunos casos) incluso más rentable priorizar las soluciones de sustitución por procesos y productos menos contaminantes frente a la reducción y control de emisiones. Estas opciones de tipo preventivo evitarían problemas de salud laboral, de medio ambiente y de salud pública.

Sectores afectados:

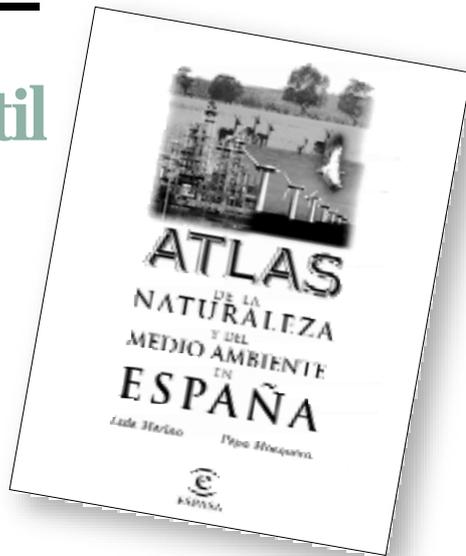
- Recubrimiento con adhesivos
- Procesos de recubrimiento
- Recubrimiento de bobinas
- Limpieza en seco
- Fabricación de calzado
- Fabricación de recubrimientos, barnices, tintas y adhesivos
- Fabricación de productos farmacéuticos
- Imprenta
- Conversión de caucho natural o sintético
- Limpieza de superficies
- Proceso de extracción de aceite vegetal y de refinado de grasa y aceite vegetal
- Renovación del acabado de vehículos
- Recubrimiento de alambre en bobinas
- Impregnación de fibras de madera
- Laminación de madera y plástico.

Más información:

Estefanía Blount

Dpto. de Medio Ambiente
C. S. de CC.OO.
C/ Fernández de la Hoz 12
28010 Madrid
Tfno: 90 702 80 60. Fax: 91 310 48 04

Una guía útil



Luis Merino/Pepa Mosquera. Ed. **Atlas de la Naturaleza y del Medio Ambiente en España**. Espasa Calpe. 4.750 ptas. 256 págs.

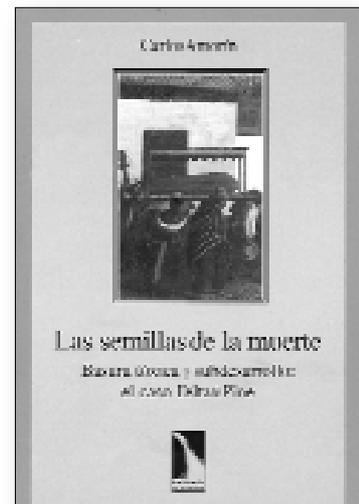
DESPUÉS de trabajar como periodistas especializados en información ambiental durante más de diez años, echábamos en falta una obra que integrara la dispersión de temas y datos relacionados con la naturaleza y el medio ambiente: biodiversidad, hábitats, flora, fauna, espacios naturales protegidos, mares, suelo, energía, transporte, cambio climático, ozono, contaminación atmosférica, residuos o agua. Al fin y al cabo, todos los aspectos que trata el libro están interrelacionados. Basta con pensar en un año de sequía. La escasez de agua provoca una menor producción de energía hidroeléctrica; eso exige un incremento de electricidad generada en plantas térmicas y nucleares, lo que se traduce en un aumento de emisiones contaminantes y de residuos radiactivos. el estrés hídrico provocado por la sequía arruinará, en parte, los esfuerzos de reforestación realizados ese año; muy probablemente habrá más incendios forestales y avanzará la erosión. Pero como nuestra dependencia del agua va a seguir siendo la misma, al final el problema de la escasez lo pagarán la nutria, la trucha y el martín pescador, que se tendrán que conformar, si pueden, con un río menos caudaloso y más sucio. ¡Ah! y se nos había olvidado contar que el embalse «desenchufado» que producía la energía hidroeléctrica del principio había acabado hace décadas con los esturio-

nes en España, porque la última población que quedaba de este pez ya no podía ascender por el río a desovar.

Así son la naturaleza y el medio ambiente: todo tiene que ver con todo. La virtud de este libro no está en aportar grandes novedades. Simplemente, hemos tratado de comprender la gran verdad que encierra la imaginaria historia de un año de sequía. Y para ello ha sido preciso recopilar información de todos aquellos temas que, comúnmente, caben bajo el título de naturaleza y medio ambiente. La mayor parte de esos datos son oficiales, porque de las administraciones y los organismos públicos es la responsabilidad de suministrarlos, y porque muy pocas entidades privadas disponen de los medios necesarios para realizar esta labor. Muchos se presentan con las conclusiones precisas para ayudar a comprenderlos mejor, pero el libro no ofrece valoraciones sobre si la política seguida por tal o cual gobierno resulta la más adecuada. El Atlas contiene información, no polémicas, y es obvio que no está todo. Los temas son tan amplios que harían falta muchos libros como éste. Pero confiamos en que cumpla ese afán integrador con el que fue concebido. Y que en el futuro, datos como los que llenan este libro reflejen una mejora creciente de nuestro entorno. ♦

Luis Merino

Las semillas de la muerte



Carlos Amorín. **Las semillas de la muerte**. Ed. Los libros de la Catarata. Madrid. 2000. 189 págs.

EN palabras de Augusto Roa Bastos, autor del prólogo: “Este libro constituye un acta de acusación irrecusable contra los nuevos métodos de penetración y destrucción masiva en que están empeñados los nuevos centros de poder usufructuados por las empresas multinacionales del llamado *primer mundo* que dominan la producción y la autonomía económica de los países del *tercer mundo*. En el caso de esta denuncia: el Paraguay, presa crónica favorita en el tablero de la rapiña internacional adenuada de la exigüe economía de los países más pobres.”

El padecimiento de un pueblecito de Paraguay, Rincón-í, envenenado por el vertido de agrotóxicos (del que es responsable la empresa estadounidense Delta & Pine) es un episodio ejemplar del tipo de luchas, tensiones y resistencias que en todo el mundo provocan las biotecnologías instrumentalizadas por la globalización. Este libro relata la lucha de un pequeño grupo de campesinos que defiende sus derechos después de que su comunidad fuera contaminada con más de cuatro toneladas de veneno arrojadas a cielo abierto, a menos de 200 metros de una escuela rural. Uno de los pobladores del lugar murió de inmediato y más de 600 personas fueron intoxicadas. Varias organizaciones -agrarias, ecologistas, sindicales, de solidaridad con el Sur- se han puesto de acuerdo para que la dignidad ejemplar de estos campesinos paraguayos pueda ser conocida y apreciada en nuestro país. ♦

Marga Ferré

Hábitos de consumo y medio ambiente en España

La Fundación Entorno presentó los resultados de su estudio sobre hábitos de consumo y medio ambiente. Realizado los dos últimos meses de 1999, el estudio tenía como objetivo identificar las actitudes hacia el consumo de los productos ecológicos y la percepción de los problemas ambientales. Estos han sido algunos de los resultados:

Conciencia ambiental en España: Se define así la incorporación de criterios ambientales a la escala de valores de los ciudadanos en su vida diaria. De 1992 a 1999 el estudio describe el aumento de esta conciencia ambiental, señalando que ha llegado a un 87% el nivel de población que demuestra una creciente preocupación por la mejora del medio ambiente.

Los ciudadanos de nuestro país encuentran en el medio ambiente un problema que debe ser atendido de forma prioritaria. Preocupados por su deterioro, se muestran aun más sensibilizados por las consecuencias que puedan producirse en el futuro y sitúan la limpieza y conservación del medio ambiente como la prioridad principal para los próximos años. Hoy lo colocan en 4º lugar, después de el empleo, la reducción de la pobreza y la reducción de la criminalidad y los conflictos; pero creen que dentro de 10 años, ocupará el primer lugar entre los objetivos más importantes para nuestro país.

Responsabilidades: La percepción de los ciudadanos sobre quiénes son los principales responsables de la situación actual y por tanto de su solución, se reparte principalmente entre la producción industrial y las consecuencias del consumo. También identifican (% de citaciones) así los problemas ambientales más urgentes:

Problemas globales genéricos.....	42%
Contaminación del aire.....	57%
Contaminación del agua.....	41%
Destrucción de la capa de ozono.....	38%
Residuos.....	30%
Conservación de la naturaleza.....	27%
Deforestación.....	22%
Contaminación acústica.....	8%

Según esto, la prioridad principal sobre la que se debe actuar es la contaminación del aire, atribuida a la acción de la producción industrial y al aumento del transporte. La preocupación por la contaminación del agua es decreciente y cerca de un 70% cita a las industrias como responsables (ver cuadro 1).

Percepción de los productos más perjudiciales para el medio ambiente: Hombres y mujeres responden de forma diferente, siendo significativa la mayor preocupación de las mujeres por los efectos que producen como consumidoras. Las mujeres consideran que los productos más perjudiciales son los que poseen un contenido mayor de sustancias peligrosas (pilas, productos de limpieza,...), mientras que los hombres priorizan el daño ambiental que se deriva del uso de la energía y la fabricación de productos textiles (ver cuadro 2).

Conocimiento de etiquetas ambientales: La proliferación de marcas ambientales en los productos ha hecho desconfiar al consumidor, que ve en dicha información más una herramienta para intentar incrementar las ventas que un esfuerzo sincero del fabricante. Las etiquetas de calidad ambiental de los productos son en general poco identificadas. Además, el grado de conocimiento del distintivo no implica conocer las consecuencias que esto entraña.

Consumo, calidad y medio ambiente: Las motivaciones de los consumidores a la hora de adquirir productos ambientalmente correctos se sitúa más en la esfera del prestigio y de la calidad que en la mejora del medio ambiente que dichos productos proponen.

Sin embargo, existen productos en los que el consumidor dice poder aceptar descensos en la calidad del producto en aras de una mejor cali-

CUADRO 1

RESPONSABLES DE LOS PROBLEMAS AMBIENTALES

Problema	Responsable	Preocupación
Contaminación del aire	Industrias	68%
	Transporte	30%
Contaminación del agua	Industrias	69%
	Residuos	35%
Destrucción capa de ozono	Industrias	34%
	Consumo	54%
Contaminación acústica	Industrias	37%
	Industria	56%
Deforestación	Activ. maderera	29%
	Admones.	23%
	Admones.	22%

CUADRO 2

PERCEPCIÓN DE PRODUCTOS MÁS PERJUDICIALES PARA EL MEDIO AMBIENTE

Madera.....	4%
Alimentación.....	4.5%
Electrodomésticos.....	6%
Textiles.....	6%
Higiene personal.....	9%
Papel.....	10%
Pinturas, barnices y pegamentos.....	22%
Producción energética.....	24%
Plásticos.....	42%
Transporte.....	46%
Productos de limpieza.....	55%
Pilas.....	67%

GRADO DE IDENTIFICACIÓN DE DISTINTIVOS AMBIENTALES

Vidrio reciclable.....	55%
Producto reciclado.....	59.15%
Punto Verde.....	33.1%
Eco-etiqueta europea.....	19.6%
Delphin safe.....	14%
Aenor medio ambiente.....	8%

dad ambiental del mismo. Éstos suelen coincidir con aquellos que fueron catalogados por los encuestados como productos de mayor impacto. Una reducción en prestaciones de los materiales plásticos es aceptada por el 67% y en los productos de limpieza por en 66%. Rondan el 60% las pilas, el papel, el transporte, los destinos turísticos, los muebles y los productos textiles.

Un 12% de la población encuestada argumenta que su principal problema a la hora de comprar productos ambientalmente más correctos es que tienen un precio mayor que los productos convencionales. El porcentaje de consumidores que estarían dispuestos a cambiar a un producto ambientalmente más correcto, si costara lo mismo que los otros, está cercano al 90%. ♦