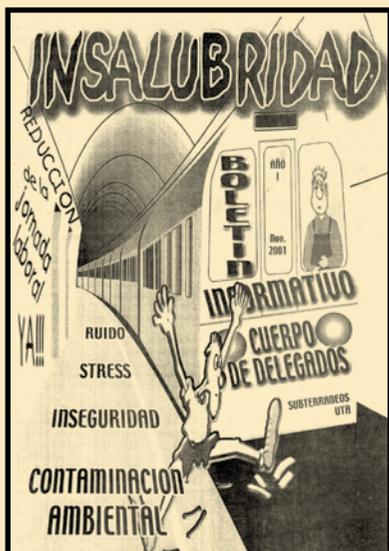


# MATERIALES DE FORMACIÓN

## CURSO-TALLER



# LA SALUD Y SEGURIDAD EN EL SUBTE. LA PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS DE TRABAJO

# TEL

Taller de Estudios Laborales



# **LA SALUD Y SEGURIDAD EN EL SUBTE. LA PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS DE TRABAJO**

---

## **CURSO-TALLER**

---

El presente informe fue elaborado por  
Hernán Rubio y Federico Vocos.

Los integrantes de la comisión de Formación y Cultura  
colaboraron activamente con la búsqueda y producción de  
material documental.

**Comisión de Formación y Cultura  
–Cuerpo de delegados del Subterráneo–**

**Taller de Estudios Laborales - TEL**

---

**Septiembre 2007**

---

Vocos, Federico

Taller : las condiciones de higiene y seguridad, la prevención de los riesgos de trabajo / Federico Vocos y Hernán Rubio. - 1a ed. - Buenos Aires : Desde el Subte: Taller de Estudios Laborales. Comisión Formación y Cultura de Subterráneos, 2007.

80 p. ; 21x15 cm. - (Materiales de formación)

ISBN 978-987-23698-3-5

1. Riesgo Laboral. I. Rubio, Hernán II. Título  
CDD 363.11

---

ISBN: 978-987-23698-3-5

© 2007 Hernán Rubio y Federico Vocos.

Colaboraron para la realización de este material:  
*Integrantes de la comisión de Formación y Cultura del Cuerpo de Delegados del Subterráneo.* Diseño de tapa e interior: *María Isabel Barutti.*

Autorizada su reproducción, indicando la fuente.

## **La Salud y Seguridad en el Subte. La Prevención de los Riesgos de Trabajo**

<b>Presentación</b> .....	5
---------------------------	---

### **PRIMER MÓDULO:**

Exposición de los coordinadores.....	6
--------------------------------------	---

#### **Introducción:**

Perspectivas sobre la salud laboral .....	6
---	---

¿Quiénes intervienen en el cuidado de la salud de los trabajadores? .....	10
---	----

¿Qué son los riesgos y exigencias laborales?.....	14
---	----

¿Qué hacer frente a los riesgos del trabajo?.....	18
---	----

Los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales ¿Son lo mismo? .....	20
--	----

Análisis del Convenio Colectivo de Trabajo (CCT N°316/99) en materia de higiene y seguridad .....	22
---	----

## **SEGUNDO MÓDULO:**

Trabajo en grupos y plenario final .....	26
Talleres de Material Rodante.....	27
Instalaciones Fijas .....	30
Tráfico .....	32
Boletería .....	37
Plenario final .....	42

## **ANEXOS**

I. Una amenaza latente: Interrupciones en los servicios, situaciones de riesgo y accidentes de trabajo producidos en Metrovías (Mayo a Diciembre de 2006) .....	48
II. Acciones realizadas por los trabajadores y el cuerpo de delegados del subte en materia de higiene y seguridad.....	59
III. Cap. 18. Higiene, seguridad y medicina del trabajo. Anteproyecto de convenio colectivo de trabajo de subte. Elaborado por los propios trabajadores del subte .....	67

---

# La Salud y Seguridad en el Subte. La Prevención de los Riesgos de Trabajo

---

## ►►► Presentación

Frente a una situación sumamente preocupante en la que se habían desencadenado varios accidentes de trabajo y descarrilamientos ocurridos en los meses de junio y julio de 2006, la Comisión de Formación y Cultura consideró que era primordial generar una instancia de capacitación y debate en la que los trabajadores del subte pudieran reflexionar sobre la crítica situación en materia de condiciones de trabajo que se presenta en Metrovías.

De esta forma se organizó el taller “*La Salud y Seguridad en el Subte. La Prevención de los Riesgos de Trabajo*” coordinado por Hernán Rubio y Federico Vocos del Taller de Estudios Laborales (TEL). En un primer momento, se realizó una exposición sobre la problemática por parte de los coordinadores, para después pasar al trabajo en grupo en el que los trabajadores del subte elaboraron un diagnóstico sobre la situación de su sector y generaron propuestas con el objetivo de revertir la difíciles condiciones de trabajo que se

atravesan en el subte en la actualidad. Por último se presentó y debatió en plenario lo trabajado en cada grupo.

## PRIMER MÓDULO: EXPOSICIÓN DE LOS COORDINADORES

### ► Introducción: Perspectivas sobre la salud laboral

Cuando nos aproximamos a la temática de las condiciones de trabajo y de la salud laboral, nos parece importante no sólo considerar lo que se refiere a los **aspectos físicos** como son las condiciones de infraestructura y del medio ambiente de trabajo (iluminación, ruido, temperatura, etc.) sino que también es fundamental incluir los **aspectos psíquicos-emocionales y la forma en que nos afecta el trabajo en nuestra vida cotidiana extra laboral.**

A modo de ejemplo, si pensamos en un caso extremo, nos podemos encontrar con que hay situaciones en que se dan buenas condiciones de trabajo físicas en cuanto a los **aspectos ergonómicos** (es decir los trabajadores tienen todo lo que les hace falta para trabajar cómodamente en cuanto a las posturas y sin perjuicios para sus sentidos) pero el trabajador vuelve a su casa, y no se siente bien, quiere aislarse y no le interesa “saber de nada ni de nadie”. Por lo que tenemos que analizar qué está ocurriendo, qué es lo que pasa en el trabajo que repercute de esta forma en la **vida cotidiana.**

Como vemos en este caso no podemos hablar de buenas

condiciones de trabajo por lo que al examinar cómo se relacionan la salud y el trabajo es clave tener en cuenta la **multiplicidad de factores** que intervienen para poder tener una **visión integral de las condiciones de trabajo**.

Vale aclarar que usaremos a lo largo del taller el concepto de “higiene y seguridad” (HyS) desde esta perspectiva, aunque también se lo suele utilizar en un sentido más restrictivo, haciendo referencia únicamente a los aspectos físicos de condiciones de medio ambiente de trabajo.

Como punto de partida podemos plantear una cuestión casi obvia sobre el tema, como el hecho de destacar la importancia del tener buenas condiciones de trabajo, aunque muchas veces este aspecto es considerado como **accesorio, ubicando lo salarial como el único tema relevante que hace a los trabajadores**. Se dice que **con tener trabajo alcanza** y que esto es suficiente, pero después vemos que **sin salud no podemos trabajar**, por lo que en definitiva **no es posible mantener un trabajo en donde no están garantizadas buenas condiciones de trabajo** sin que tengamos un profundo deterioro en la salud del trabajador.

Por otra parte es vital pensar la salud, no como una **cuestión individual, sino que la empresa pone**



en riesgo u enferma a los trabajadores a partir de cómo organiza el trabajo y las tareas. Por esta razón es fundamental analizar los diferentes aspectos del proceso de trabajo como son las materias primas que se incorporan en él, la secuencia de movimientos que realiza el trabajador, las herramientas y la maquinaria que se utilizan.

Generalmente se tiende a pensar que es el trabajador quien de forma individual cometió la falta, o el que no puede seguir el ritmo de trabajo, cuando desde nuestra perspectiva hay que ver los aspectos organizacionales que ponen en riesgo a los trabajadores de forma colectiva.

En este sentido hay que considerar los diferentes aspectos que hacen a los tiempos de trabajo (extensión de la jornada, turnos, ritmos de trabajo, descansos) que se vinculan con la cantidad de bienes y servicios producidos.

Algunas visiones instalan el tema de la **salud laboral como una cuestión técnica**, que se resuelve a partir de recurrir al mejor especialista que elabora “la solución” sobre los diferentes problemas de condiciones de trabajo.

Esta perspectiva desde nuestro criterio tiene una seria limitación ya que, aunque es sin duda importante el conocimiento técnico, desde nuestra óptica es el propio traba-



jador que lleva adelante su tarea todos los días quien conoce de forma más acabada su puesto de trabajo, por lo que su participación en generar un diagnóstico sobre los riesgos a los que se enfrenta cotidianamente es imprescindible.

Incluso si contáramos con la mejor de las propuestas elaborada por el mejor de los especialistas en la materia, **nos encontramos que la propuesta técnica cuenta con un gran interrogante que es: ¿Cómo se lleva adelante su implementación?**

Aquí se abre **una disputa con la empresa** ya que garantizar **condiciones saludables** de trabajo le **implicaría a esta incrementar sus costos**, como pueden ser la realización de inversiones en infraestructura, la implementación de un completo mantenimiento de las instalaciones y la maquinaria, desarrollar una política de prevención para eliminar factores de riesgo, disminuir los ritmos de trabajo, contratar más personal; **con lo que de esta forma estamos afectando su nivel de rentabilidad.**

En este sentido podemos pensar que todo lo que no haga la empresa en materia de HyS, lo termina “poniendo” de una forma u otra el trabajador con su salud (desgaste físico, pérdida de los sentidos, deterioro de su estado anímico, enfermedades del trabajo) o incluso en accidentes con su vida (Gráfico 1).



## GRÁFICO 1

Fuente: Cuadros elaborados por el Ing. Carlos Vaca.



Surge así la necesidad de organizar y fortalecerse gremialmente para poder luchar por condiciones de trabajo saludables en la que los trabajadores no estén expuestos a riesgos.

Sin esa construcción gremial y una activa participación de los trabajadores, es muy difícil que podamos tener buenas condiciones de trabajo. **Es decir que las condiciones de trabajo son producto de la relación de fuerza entre los trabajadores y la empresa.**

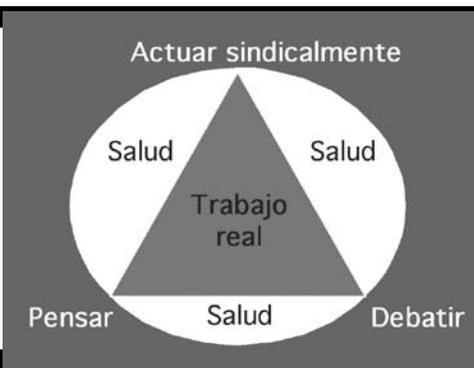
### ▣ Quienes intervienen en el cuidado de la salud de los trabajadores

Como veíamos nos parece importante incorporar la cuestión de la salud laboral desde cada puesto de trabajo, cotidianamente teniendo como objetivo que cada trabajador en su trabajo debe estar rodeado de salud. Para ello hay que estar atentos a los riesgos a los que están sometidos los trabajadores y analizar cuáles son las enfermedades más recurrentes para saber si son producto del trabajo. **Por lo que es necesario pensar, debatir y**

**desarrollar una política gremial que ponga como centro de la preocupación la salud en el trabajo (gráfico 2).**

En la actualidad encontramos **tres actores principales** para lograr nuestro objetivo: la **ART** (que es la representante de la empresa), la **obra social y el sindicato**. En el caso de Metrovías tenemos que incluir también que la empresa tiene un **servicio médico**.

**GRÁFICO 2**



Si lo planteamos como un modelo, este esfuerzo por el cuidado de la salud debería estar repartido de forma uniforme entre quienes intervienen (gráfico 3).

**GRÁFICO 3**



Pero la realidad nos demuestra que **las ART no cumplen con las obligaciones que exige la ley**, por lo que el campo de acción en el cuidado de la salud disminuye (gráfico 4). Si esta tarea no es reemplazada por otro de los actores, nos encontramos con una situación de indefensión.

En el caso de Metrovías es muy claro: las ART deben realizar las audiometrías cada 6 meses de forma obligatoria, cuestión que no hacen ni antes ni después de declarada la insalubridad. Es decir que aparece la posibilidad (y necesidad) que el otro actor, el sindicato, gane protagonismo para exigir lo que el representante de la empresa no hace. En este caso, exigir que las audiometrías se realicen, llevar un registro epidemiológico, hacer un seguimiento de la problemática, evaluar si la disminución a la exposición con la reducción de la jornada de trabajo ha generado un beneficio al trabajador, o hay que seguir tomando medidas para revertir el problema.

GRÁFICO 4



Esta tarea no se la podemos pedir a la obra social, que además de no corresponderle, tiene un límite en su ca-

pacidad de acción, y no puede reemplazar la tarea sindical (gráfico 5).

GRÁFICO 5



Al mismo tiempo se nos presenta un problema más complejo sobre el acuerdo que establecen las empresas y las aseguradoras para que estas bajen las comisiones a cambio de la disminución o inexistencia de controles. Es decir, nos encontramos con un panorama en el que **la acción de las ART es cada vez menor y actúa casi exclusivamente sobre los accidentes, y en muy poca medida sobre la prevención.**

Es decir, hay una complicidad entre las ART's y las empresas para ni siquiera garantizar lo básico en cuanto a las condiciones de trabajo y seguridad.

A la vez nos hallamos en un **difícil contexto laboral** en el que a partir de la profundización de la flexibilización laboral ha permitido a las empresas contar con una alta cuota de arbitrariedad, que va en desmedro de la salud de los trabajadores.

Además **las patronales se han beneficiado con un régimen de protección al trabajador**, el de las ART's, que les

**ha permitido considerar el tema únicamente como un costo que puede ser estimado con anticipación.**

Aún hoy con diez años de entrada en vigencia de la ley (N° 24557) **los trabajadores desconocen sus derechos** lo que implica un profundo déficit en cuanto a la lucha por esta reivindicación.

Esta situación impide la posibilidad de reclamo, con lo que las aseguradoras se benefician eludiendo las prestaciones que deberían dar. Permanentemente les generan a los trabajadores distintos obstáculos para desalentar la atención y la continuidad de los tratamientos. Muchos trabajadores terminan atendiéndose por la obra social, el sistema de salud pública o cargando con todos los costos. Las ART's funcionan como cualquier otra empresa, las prestaciones son para ellas costos y cuanto más gastan obtienen menos ganancias.

**Sobre estos inconvenientes creemos que se puede trabajar sindicalmente, difundiendo los derechos, elaborando listados de problemas, participando en los procedimientos de denuncias, capacitando para cambiar la percepción individual del problema, en definitiva construyendo una respuesta colectiva desde los trabajadores.**

## ▣▶ **¿Qué son los riesgos y exigencias laborales?**

Los riesgos y exigencias laborales son el conjunto de elementos resultantes del proceso y organización del trabajo que determinan la llamada “nocividad laboral”.

Podemos pensar los **riesgos laborales** como **la probabilidad de que ocurra algo no deseado** o también como **la**



Ley de la silla N°  
12.205/35  
OBLIGACIÓN  
DE PROVEER  
ASIENTOS CON  
RESPALDO A  
CADA PERSONA  
EMPLEADA.  
(Fragmento).

Art.1°) Todo local  
de trabajo en  
establecimientos  
industriales y  
comerciales de la  
Capital Federal,  
provincias

y territorios  
nacionales, deberá  
estar provisto  
de asientos con  
respaldo en número  
suficiente para  
el uso de cada  
persona ocupada en  
los mismos  
Art.2°) El personal  
de dichos  
establecimientos  
tendrá derecho a  
ocupar su asiento  
en los intervalos de  
descanso, así como  
durante el trabajo  
si la naturaleza del  
mismo no lo impide.  
Art.3°) Los  
vehículos de  
transporte,  
ferroviarios,  
tranviarios,

automotores,  
ascensores,  
etcétera, estarán  
igualmente provisto  
de asientos con  
respaldo para  
uso exclusivo del  
personal que en  
ellos presta servicio  
Art.4°) En todos  
los locales  
comprendidos en  
la presente ley,  
se fijará en lugar  
visible un ejemplar  
de la misma y su  
correspondiente  
reglamentación,  
con la dirección  
de la autoridad  
encargada de su  
aplicación agregada  
al final de su texto.

**característica propia de una sustancia o instalación con potencial para producir un daño.** Estos se derivan de los medios de producción y son independientes del trabajador, lo afectan en la medida en que se exponga a ellos en el proceso de trabajo.

En cambio **las exigencias laborales se derivan de la propia organización del trabajo** (si bien dependen también de las características de los objetos y de los medios de trabajo), **son**

establecidas para el desarrollo de la actividad dentro de la lógica de la producción capitalista.

De esta forma el potencial nocivo del trabajo está determinado sobre la forma concreta que asumen los riesgos y las exigencias laborales y como el trabajador se relaciona o se somete a ellas.

En este sentido podemos distinguir **cinco tipos de riesgos y exigencias laborales**, que es importante analizarlos de conjunto y no de forma aislada.

### **GRUPO I: FACTORES O AGENTES FÍSICOS (CONFORMAN EL AMBIENTE LABORAL)**

#### **Riesgos derivados de los medios del trabajo:**



- Ruido
- Vibraciones
- Temperatura (Frío, calor)
- Humedad
- Ventilación
- Radiaciones

### **GRUPO II: FACTORES O AGENTES QUÍMICOS O BIOLÓGICOS**

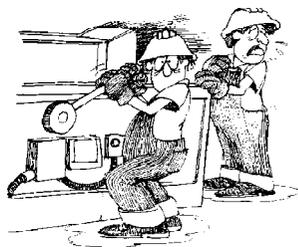
#### **Riesgos resultantes de los objetos de trabajo y sus transformaciones:**



- Polvos
- Gases
- Humos
- Vapores
- Líquidos
- Bacterias
- Virus

### **GRUPO III: EXIGENCIAS LABORALES DE LA ACTIVIDAD FÍSICA**

Se vinculan con la intensidad del trabajo (trabajo pesado, sedentarismo) y las posiciones incómodas, como también los sobreesfuerzos (posiciones forzadas, movimientos repetitivos y excesos de pesos).



### **GRUPO IV: EXIGENCIAS LABORALES DE LA ORGANIZACIÓN Y DIVISIÓN DEL TRABAJO**

**Se incluyen los aspectos que tienen que ver con:**

- Jornada de trabajo (duración, turnos, rotación, descansos, guardias)
- Formas de pago salarial (fijo, a destajo, premios, estímulos, etc.)
- Ritmo
- Grado de atención
- Control sobre el propio trabajo
- Supervisión



### **GRUPO V: RIESGOS DE LOS MEDIOS DE TRABAJO**

Se refieren a los riesgos que representan la maquinaria y herramienta como las propias instalaciones.



## GRÁFICO 6

Secuencia de tareas en la prevención de riesgos de trabajo.

Detectar el riesgo



Eliminar la fuente de riesgo



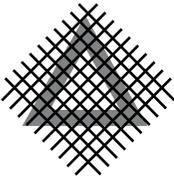
Eliminar la exposición del trabajador



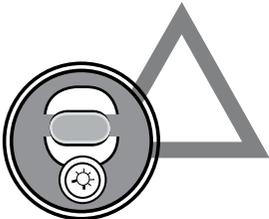
Aislar e interrumpir la propagación del riesgo



Utilizar Elementos de Protección Colectivos (EPC)



Utilizar Elementos de Protección Personal (EPP)



## ¿Qué hacer frente a los riesgos del trabajo?

Uno de los ejes centrales en cuanto al accionar sindical en la lucha por la salud en el trabajo es la **prevención**. Muchas veces la perspectiva que se encuentra en los convenios colectivos de trabajo (CCT) es la de actuar sobre las consecuencias de los riesgos laborales a partir de **la implementación de los elementos de protección (EPP) y no de forma preventiva**.

Es importante considerar que **tenemos que recurrir a los elementos de protección como la última instancia en materia de higiene y seguridad en el trabajo**; la prioridad es que el proceso de trabajo sea saludable, y que los elementos de protección **no sean necesarios**.

De esta forma la primer tarea que se desprende de la lucha por las condiciones de trabajo se orienta hacia **detectar y eliminar las fuentes de riesgo**. Si el riesgo no puede ser eliminado es fundamental **que el trabajador no se encuentre expuesto a este**. Si no es posible lo anterior

lo recomendable es el **aislamiento del riesgo e interrumpir su propagación**. Como últimas instancias se busca implementar **elementos de protección colectivos (ECP)** y por último se decide la incorporación de los **elementos de protección personal (EPP)** (Gráfico 6).

Parecería que el sistema de salud y seguridad en el trabajo implementado por Metrovías es justamente lo contrario. Generalmente se comienza con la aplicación de elementos de protección personal (EPP) y muy poco hay sobre la prevención de la fuente del riesgo.

Un ejemplo de la incompetencia de la empresa en materia de HyS es el blanqueo de las marcas en el túnel que señalan la imposibilidad de permanecer en el lugar cuando pasan las formaciones.

También los revisores de vías han visto incrementarse sus riesgos con la instalación de los paneles acústicos, ya que estos ocupan mucho espacio en los pasillos de los túneles. Aunque este es un ataque de la fuente en cuanto a la disminución de los ruidos producidos por las formaciones, la empresa elige esta “solución” para no encarar la problemática desde la raíz, como es la rectificación o reemplazo de las llantas, opción que es mucho más costosa.

Incluso, hasta en la elección de los EPP, que es lo mínimo que debiera estar bien cubierto, la empresa realiza la opción más económica, los guardas utilizan tapones como protectores auditivos, cuando sería mucho más eficaz (aunque transmiten una peor imagen en el subte) la protección por medio auriculares.

Otra de las situaciones que se presenta es por ejemplo que en el taller Polvorín no hay “red de incendio”, instalación indispensable para que en ese taller se pueda trabajar seguro,

sin considerar que al lado hay una escuela, por lo que resulta mucho más necesario.

## ▣▣▣ Los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales ¿son lo mismo?

En materia de condiciones de trabajo es importante distinguir dos conceptos bien diferenciados que no siempre están claros. Por un lado encontramos los **accidentes de trabajo** y por otro tenemos las **enfermedades profesionales**.

Aunque ambos son originados por hechos vinculados al trabajo, producto de una causa exterior sobre el cuerpo del trabajador, los **accidentes de trabajo** hacen referencia a un “**hecho repentino que sobrevenga por causa o con ocasión del trabajo, y que produce en el trabajador una lesión orgánica, una perturbación funcional, una invalidez o muerte**”, mientras **las enfermedades profesionales** hacen referencia a “**todo estado patológico permanente o temporal que sobrevenga como consecuencia obligada y directa de la clase**



Formación Fiat  
que descarriló  
entre Scalabrini  
Ortiz y Plaza Italia  
(21/6/06).

**de trabajo que desempeña el trabajador, o del medio en que se ha visto obligado a trabajar, y que haya sido determinada como enfermedad profesional por el gobierno nacional”.**

Podemos ver que las diferencias prácticas y conceptuales son por:

- a) **la causalidad:** el accidente se produce por un hecho rápido (instantáneo), mientras que la enfermedad tiene un proceso de evolución lento y progresivo, en su mayoría un efecto interno en el trabajador.
- b) **las circunstancias:** el accidente se presenta de manera súbita y violenta, la enfermedad tiene un proceso evolutivo casi imperceptible.
- c) **las consecuencias:** en los accidentes los efectos se registran de manera inmediata y producen un deterioro orgánico visible u observable, en las enfermedades hay un periodo de tiempo variable desde que ha actuado la causa hasta que el padecimiento sea manifiesto y se afecta el organismo el cual reacciona de diferente manera según la Enfermedad Profesional. Todo esto sin perjuicio de que muchas enfermedades suelen hacer eclosión una vez que el trabajador ya está jubilado (por ej. cánceres).

Igualmente se considera **accidente de trabajo** el que se produzca durante el traslado de los trabajadores desde su residencia a los lugares de trabajo o viceversa, independientemente del medio de transporte empleado.

En cuanto a las **enfermedades profesionales**, es importante tener en cuenta que la ley de ART desde 1996 da un listado fijo donde se reconocen cuáles son las enfermedades que se consideran originadas por la actividad laboral. En el

año 2001, y en la medida en que fueron apareciendo enfermedades que no habían sido registradas, se incluyeron otras y el listado se volvió semiabierto. Por lo que **es esencial hacer un registro en cada lugar de trabajo con los antecedentes que van generando las distintas enfermedades** para después probar de forma contundente que éstas son ocasionadas por el trabajo.

## ► Análisis del Convenio Colectivo de Trabajo (CCT N°316/99) en materia de Higiene y Seguridad

Si nos detenemos en el análisis del convenio colectivo de trabajo (CCT) actual encontramos que **la dedicación al tema de higiene y seguridad es mínima**, se incluyen tan sólo dos breves artículos (n°13 y n°20) para todo el tema.

En el artículo 13 se reconoce lo que las propias leyes en la materia ya otorgan (Ley 19.587/72; Decreto 351/79; y la Ley 24.577), **lo que supone una obiedad ya que los convenios presuponen las leyes existentes.**

Por otra parte el CCT crea un Comité Mixto de Higiene y Seguridad en el Trabajo, cuyas atribuciones dependen de la CINA (Comisión de Interpretación y Autocomposición, art. 12), espacio que hasta el momento no se conformó. Por lo que en definitiva no se motorizaron las diferentes acciones que preveía el propio artículo del convenio, co-

**Por nuestras VIDAS:**  
**NO...DESCARRILAMIENTOS.**  
**SI. MANTENIMIENTO.**

• Metrovías recibe \$9722 por hora de Subsidios.  
• Puro desde 2002 no se hace el Mantenimiento General de las Formaciones.  
• En los últimos meses se batió el récord de accidentes en Subterráneos.  
• Adónde va el dinero de sus impuestos:

**EXIJA QUE NO SE PONGA EN JUEGO SU VIDA.  
EXIJA QUE SE INVIERTA EN MANTENIMIENTO.**

**TRABAJADORES DE SUBTERRÁNEOS**

mo son la “*evaluación de todos los estudios estadísticos en materia de Medicina Laboral, recomendando al área pertinente, la adopción de las medidas preventivas y correctivas del caso*”. Es decir que los propios trabajadores se encuentran desprovistos de una importante herramienta como son los resultados de éstas estadísticas para realizar acciones de prevención.

Si consideramos que bajo el dictamen de insalubridad se encontró que el 80% de los trabajadores del subte son hipoacúsicos, cuestión que nos marca una debilidad, ya que no tenemos información sobre la situación actual. Por lo que caben varias preguntas, entre ellas: ¿Qué sucederá con los nuevos trabajadores que se incorporaron después de la declaración de las 6 horas?, ¿Qué efectos tuvo en la salud de los trabajadores del subte la menor exposición al bajar la duración de la jornada laboral? **Con lo que se destaca una de las peores situaciones que es la de no contar con información al respecto.**

Otro de los déficit del CCT, se vincula con la ropa de trabajo y con los elementos de protección personal –EPP- (art. 20).

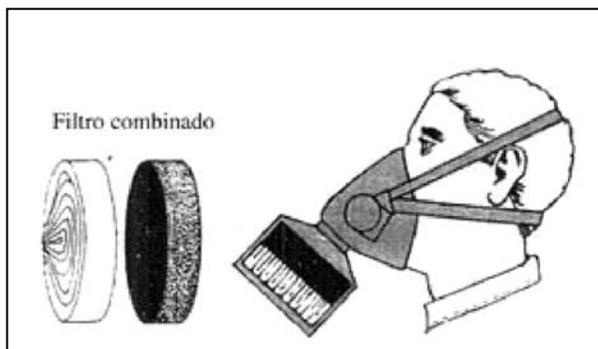
En principio los términos a los que hace referencia el convenio son poco consistentes porque apelan a la “exigencias contempladas en la legislación vigente”. Cuestión que no es cierta, ya que el decreto 351/79 no hace referencia al tipo de ropa ni a los elementos de protección que deben usarse, por lo que los trabajadores de Metrovías tienen actualmente un flanco débil sobre este aspecto.

En relación a la ropa de trabajo, aunque la empresa les provea a los trabajadores dos camisas y un pantalón dos veces por año, esto lo puede cambiar en cualquier momento ya que no hay nada en concreto en el convenio, por lo que se podría avanzar en las necesidades concretas que tiene cada sector.

Un punto importante en el que se puede avanzar es sobre los **elementos de protección, estos deben ser homologados para garantizar su confiabilidad**. En elementos de protección hay un gran abanico de calidades, de los que dependen en gran medida los costos. Si los productos son homologados contamos con la garantía que va a resultar útil para la protección que nos proponemos.

Por ahora lo que se plantea en el CCT es que las partes de la CINA *“determinan la composición y la frecuencia de la ropa de protección y de los Elementos de Protección Personal”*. Aquí también se puede abrir otro flanco, ya que **la frecuencia de los EPP es importante para que su acción de protección sea efectiva**.

En los talleres por ejemplo en el área de lavado se forma una neblina en la que se utilizan aceites que podrían resultar cancerígenos. Una inspección laboral documentó que el elemento de protección respiratorio estaba vencido hace tiempo con lo que la acción era totalmente nula. **Por lo que hay que tener cuidado en varios sentidos: de qué calidad es el EPP, cuál es su vida útil, cómo se utiliza, donde se almacena, etcétera.**



En Metrovías la inspección de la secretaría de trabajo demostró que estaban vencidos.

Un aspecto que está completamente descuidado del convenio colectivo es la **escuela de Capacitación y Formación Profesional** (Art. 6.7).

Este espacio puede ser utilizado para tratar las cuestiones de condiciones de trabajo, pero también puede ser un arma de “doble filo” ya que hay mucha gente que lucra con este tipo de cursos, en los que no se profundiza sobre los problemas concretos que hay en los lugares de trabajo.

La experiencia nos dice que lo que le interesa a las empresas es que Uds. firmen que recibieron la capacitación, e incluso cuando se firma la asistencia a menudo queda en blanco la fecha y el nombre del curso, cuestión que si se produce un accidente, la empresa lo completa y lo utiliza en contra del trabajador mostrando que el trabajador no incorporó la “capacitación que recibió”.

Por último, nos interesa resaltar que en este campo, el de las condiciones de trabajo, **se abren toda una serie de posibilidades sobre el trabajo gremial para desarrollar**. Buena parte ya fueron incorporadas en el anteproyecto de convenio colectivo que Uds. elaboraron, como por ejemplo **el hecho de**



La formación en materia de HyS que realiza la empresa es completamente deficitaria

**tener delegados de prevención** que tengan la potestad de ingreso irrestricto a los sectores, con **la posibilidad de evaluar, medir y eventualmente vetar la realización de las tareas inseguras**. Esto les otorgaría poder intervenir frente a los riesgos del trabajo que se presentan en la red de subterráneo.

Por otro lado, se podría conformar un comité de higiene y seguridad en que podría ser un espacio para la evaluación en conjunto entre la empresa y los delegados sobre el impacto de la introducción de nuevas tecnologías.

También desde el convenio se podría exigir que haya una **formación continua** sobre condiciones de trabajo en el que la empresa destine recursos como la capacitación en los horarios de trabajo, en lugares especializados.



## **SEGUNDO MÓDULO: TRABAJO EN GRUPOS Y PLENARIO FINAL**

La propuesta del trabajo en grupos se orientó en dos sentidos. Por un lado se propuso la creación de un **diagnóstico común en materia de condiciones de higiene y seguridad por cada sector** y por otro se consultó **sobre qué respuestas colectivas se podrían realizar frente a los problemas planteados**.

Presentamos a continuación los principales problemas en materia de condiciones de trabajo que surgieron en cada sector.

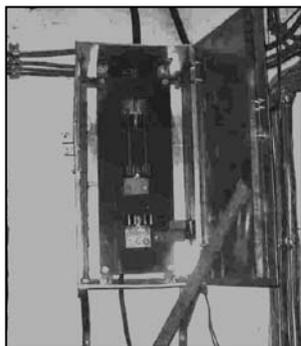
## ► Talleres de Material Rodante

La actividad se realizó poco tiempo después de haberse producido un grave accidente en el taller Canning en el que un trabajador recibió una fuerte descarga eléctrica (1500v). Aunque la primera reacción de la empresa fue querer responsabilizar al mecánico por no haber seguido los procedimientos adecuados, los trabajadores revelaron que el accidente se produjo porque la empresa no documenta las modificaciones implementadas en cada formación. De esta forma el trabajador que estaba realizando la operación de la forma correcta no pudo prever el riesgo al que estaba expuesto.

Por otra parte se planteó como problema que los trabajadores que ingresan a los talleres de material rodante se encuentran expuestos a múltiples accidentes ya que la empresa no los capacita ni les advierte sobre los diferentes riesgos tanto de los procesos de trabajo como la peligrosidad de los materiales con los que se trabaja.

### TALLERES DE MATERIAL RODANTE

- Falta de información por modificaciones en los coches (Accidente en Canning)
- Preparación y seguimiento del recién ingresado
- Falta de personal de limpieza y su capacitación
- Falta de mapa de fuego
- No se realiza el mantenimiento general --> aumento de inseguridad.
- Canibalización de las formaciones.
- Reducción de costos por implementación del RCM (Mantenimiento Centrado en la Confiabilidad).



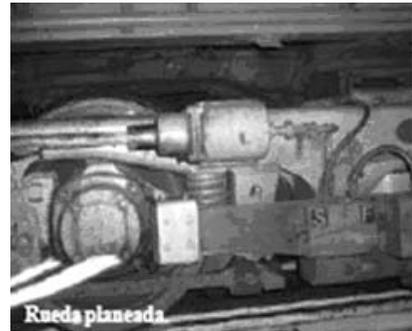
La utilización de cuchillas para el corte de electricidad están prohibidas hace más de 20 años.

Una situación similar ocurre con los trabajadores que realizan las tareas de limpieza, la empresa no los capacita cómo desenvolverse en un ámbito laboral particular como son los talleres de material rodante. Por otra parte se destacó el insuficiente cantidad de trabajadores que la empresa destina a la higiene de este sector.

También se comentó la deficiente situación de las instalaciones eléctricas de varios talleres.

Por otra parte se destacó la preocupación por el estado general de las formaciones, ya que desde el año 2002 en el que se declaró la ley de emergencia ferroviaria, no se realiza el mantenimiento general de los trenes, por lo que en el sector encontramos una falta de inversión en los materiales indispensables para la reparación de las formaciones. Esta política empresaria implica la **“canibalización” de las formaciones** con lo que se toman los repuestos de otros trenes en vez de comprar nuevos, por lo que cada vez quedan menos formaciones. Esta situación genera consecuencias muy serias en el sector tráfico en el que como veremos más adelante los trabajadores destacan la dificultad de conducir trenes que no frenan, o no cuentan con elementos indispensables como el indicador de velocidad.

**Continúan presentes las irregularidades en las formaciones denunciadas en el informe sobre el estado del material rodante de noviembre de 2004**



Continúan presentes las irregularidades en las formaciones denunciadas en el informe sobre el estado del material rodante de noviembre de 2004.

Uno de los ejemplos claros en el que se evidencia que para Metrovías el mantenimiento de las formaciones es visto únicamente como un costo que debe ser reducido es la búsqueda de implementar en varios talleres el “**Mantenimiento Centrado en la Confiabilidad**” (la sigla en inglés es RCM). Este tipo de mantenimiento se propone “**enfocarse en las funciones más importantes de los sistemas, evitando o quitando acciones de mantenimiento que no son estrictamente necesarias**”. Desde la perspectiva de Metrovías esto significa que tan sólo se reparan las piezas que se dañan, agotando toda la vida útil de los componentes y dejando de lado todo mantenimiento preventivo.

Con la ejecución de esta política de mantenimiento Metrovías se propone realizar todo lo contrario de lo que debería hacer para una empresa que tiene la responsabilidad de transportar miles y miles de pasajeros diariamente, es decir



pasa a ser nula la prevención en materia de condiciones de trabajo y prevención de accidentes.

## ▣► **Instalaciones Fijas**

La situación se agrava si consideramos lo que ocurre en el sector de **Instalaciones Fijas** donde la empresa ha demostrado su completa incompetencia.

Por un lado encontramos que a los “revisores de vías” se les ha incrementado fuertemente el riesgo de accidentes al que se encuentran expuestos al tapar la señalización de los espacios protectores. Además con la colocación de los paneles acústicos, han reducido de manera significativa los espacios en los pasillos laterales de los túneles, con lo que las for-

### **INSTALACIONES FIJAS**

- En Túneles se pintaron los espacios protectores.
- Instalación de paneles acústicos que achican el espacio en los túneles. (30 cm. por lado). Ocupan los refugios de vías.
- Problemas en la instalación de cambios. Las renovaciones están mal hechas y en varias líneas hay varios que están anulados.
- Se extrae electricidad de cualquier lado... sin trabajadores especializados para realizarlo.
- Improvisación completa en el tendido de cables por parte de la empresa
- Ubicación de transformadores de 13200 v. que no cuentan con la protección necesaria.
- No hay luces de emergencia en los túneles.

maciones pasan más cerca de los trabajadores. La situación llega a tal extremo que incluso se han cubierto los refugios de vías.

Por otra parte encontramos que **los trabajadores han denunciado la instalación deficiente del sistema de cambios en varias partes de la red de subterráneo**. Ejemplo de ello, son las modificaciones que se han realizado en la cabecera de Primera Junta de línea “A”, donde se han verificado múltiples problemas en su operatoria, con el riesgo de que esta incompetencia por parte de la empresa produzca el descarriamiento de las formaciones.

Los cambios instalados no tienen la capacidad de soportar el paso de las formaciones, con lo que los trenes se dirigen hacia la dirección no esperada. Ya se han producido hasta la fecha varios incidentes, evitándose una tragedia gracias a la pericia de los conductores al poder frenar los trenes a tiempo evitando una tragedia.

Un problema vinculado a esta situación es que la empresa hace firmar a los señalistas la conformidad por las modificaciones hechas, por lo que en caso de producirse incon-



Zorra para el mantenimiento en túneles.

venientes al respecto, responsabilizarían penalmente a los trabajadores del sector.

Un riesgo que se presenta habitualmente en la empresa, es que en la realización de tareas de reparación y mantenimiento en los túneles se suelen hacer conexiones eléctricas desde fuentes no destinadas a tal fin sin personal especializado que pueda realizar esta tarea sin riesgo.

Al mismo tiempo se verifica una total improvisación en el tendido de cables, por lo que los trabajadores que van a realizar una instalación o una obra se encuentran expuestos a imprevistos y riesgos que los pueden afectar seriamente.

También se destaca que en los túneles no se han instalado luces de emergencia, con lo que los trabajadores y los pasajeros permanecen completamente a oscuras en caso de producirse un corte en el suministro eléctrico.

Por último un hecho notorio que marca la incompetencia de la empresa en materia de higiene y seguridad es la falta de aislamiento de los transformadores de 13.200V por lo que los trabajadores están expuestos a sufrir descargas eléctricas.

## ▣▶ **Tráfico**

Los problemas evidentes en materia higiene y seguridad tanto de los sectores de talleres como de instalaciones fijas tienen serias consecuencias para **tráfico**.

**La falta de mantenimiento general de las formaciones hace que estas circulen con las ruedas planas con lo que los trenes tienen serias dificultades para frenar.**

También los riesgos de accidentes se han visto incrementados ya que hay varios sectores en los que las vías son sujetadas únicamente con clisas, lo que es completamente insuficiente.

Asimismo se han verificados situaciones en las que la gerencia para no suspender el servicio frente a las reparaciones vías, habilitó el tráfico en tramos en los que las vías se encontraban separadas y suspendidas (no estaban apoyadas sobre balastro), lo que ocasionaba un serio riesgo de descarrilamiento.

Otro elemento a tener en cuenta es **la falta de sistema de enclavamiento de varios modelos de trenes**, por lo que se

<p><b>TRÁFICO</b></p> <p><b>Instalaciones y Maquinaria</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de frenado por ruedas planas.</li> <li>• Falta de velocímetros en las formaciones</li> <li>• Se maneja sin balastro suspendido en el aire y con vías separadas. (Línea D)</li> <li>• Vías sujetadas con Clisas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Falta de enclavamiento de las formaciones (líneas A)</li> <li>• Trenes (Alstom) a los que se les abren las puertas contrarias</li> </ul> <p><b>Organización del trabajo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los diagramas no respetan los reglamentos operativos.</li> <li>• Sistema de premios que promueve la velocidad.</li> </ul>	<p><b>Ergonomía - Posiciones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Guardas que trabajan junto a los pasajeros (problema en horas pico)</li> <li>• Asiento coche Nagoya</li> <li>• Hombre muerto (Vibración mano – brazo)</li> </ul> <p>Instalaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuarto de descanso (ventilación, capacidad, salida de emergencia)</li> <li>• Situaciones</li> <li>• Descarga de los matafuegos en cabina.</li> </ul>
---	---	--

pueden producir serios accidentes, al poder circular el tren con las puertas abiertas. Incluso hay un deterioro en aquellos modelos que sí lo tienen, en junio pasado se produjo un accidente que no pasó a mayores gracias a la acción del conductor y guarda con un tren Fiat que incluye este dispositivo de seguridad.

También se han destacado diferentes situaciones sumamente riesgosas, como es la de los **nuevos trenes Alstom (en línea “D”)**, en los que se ha verificado que se abren las puertas del lado al que no se le ha dado la orden. Este hecho sumamente grave se ha producido en horario de servicio.

Otra circunstancia muy comprometida es que los vagones de las formaciones Mitsubishi (en línea B), se han separado cuando se estaban realizando maniobras, acontecimiento que de producirse transportando pasajeros, puede generar un serio accidente.

Además se recalcó que el diagrama de horarios en los que la empresa organiza el tráfico en búsqueda de una mayor productividad no respeta el propio reglamento operativo. Inclusive cuando los servicios se encuentran con retraso



Formación Alstom: las puertas se abren del lado al que no se le ha dado la orden.



Formación Fiat: el sistema de enclavamiento de las puertas no funcionó y se produjo un accidente.

la empresa promueve que se conduzca de forma veloz dando algún tipo de prebenda al conductor induciendo a que este sobrepase los procedimientos adecuados en materia de seguridad.

Uno de los elementos que se subrayó en cuanto a las **deficientes posiciones en las que los trabajadores realizan sus tareas**, son los puestos de los **guardas** que no tienen cabina y trabajan entre los pasajeros (Líneas “A”, “C” y “E”)

En problema se agrava en las horas pico, en donde los guardas como los pasajeros se encuentran en una situación de completo hacinamiento. Recordemos que los guardas deben desplazarse a lo ancho de la formación, ya que hay estaciones que se encuentran a ambos lados en el recorrido de cada línea, con lo que su desplazamiento en el tren se ve aún más dificultado.

Sobre esta materia encontramos que los conductores tienen problemas posturales, principalmente por la **posición del brazo, frente al mecanismo de “hombre muerto”**, en que se realiza un sobreesfuerzo al ejercer presión sobre el comando que acciona las formaciones. Esta exigencia y las vibraciones que reciben las articulaciones por el estado de las



Los guardas sufren al igual que los pasajeros el hacinamiento en los trenes.



Los conductores no entran en la cabina de los trenes Nagoya.



El mecanismo de "hombre muerto" produce dolores frecuentes en las articulaciones.

vías, genera serios **dolores en los brazos y las manos**, que se traducen en problemas frecuentes de **tendinitis**.

En este puesto también se verifican dolores posturales, en la conducción de las formaciones japonesas "Nagoya", ya que el diseño del puesto de trabajo la cabina de conductores está realizado para trabajadores de talla más pequeña.

Todo esto no se haya contemplado en los relevamientos de agentes de riesgo de la ART, toda vez que a los trabajadores expuestos a dichos factores ergonómicos no se les han efectuado las correspondientes revisiones médicas periódicas obligatorias (Res. SRT 043/97).

Asimismo, se reflejó una situación en la que es notoria la falta de mantenimiento de los elementos más sencillos en cuanto a higiene y seguridad, como son los matafuegos. Los conductores han relatado que en varias oportunidades se han descargado los matafuegos en horario de servicio.

## ► Boletería

En cuanto a la **Boletería** surgen una importante cantidad de problemas vinculados a esta área.

Uno de los principales **es el ritmo de trabajo**, generado principalmente por la falta de trabajadores afectados a la tarea. Por un lado se verifica un **crecimiento en la cantidad de venta de boletos por el aumento de la cantidad de pasajeros que se agrava en que no hubo reemplazos con los ascensos de los boleteros a tráfico**. Un elemento que prueba esta situación es que los relevos son realizados por los supervisores y algunas boleterías permanecen cerradas.

De esta forma con el incremento de la venta de pasajes se acentúan los problemas en las articulaciones por movimientos repetitivos, situación que, al igual que en tráfico, no se traduce en exámenes médicos periódicos.

Uno de los problemas más serios que atraviesan los boleteros, **es el hecho de hacer una tarea de atención al público de una empresa que brinda un muy mal servicio**. Para muchos usuarios los boleteros son la cara visible de la empresa, con lo que les transmiten su malestar frente a la misma, que en numerosas ocasiones es de forma agresiva.



El estado del mobiliario en las boleterías es por demás deficiente.

## **BOLETERÍA**

### **Organización del trabajo:**

- Alto ritmo de trabajo → falta de personal > personal (subtecard)
- Falta de relevos (lo hace el supervisor). Pasa gente a tráfico pero no hay incorporaciones a boletería.
- Falta de monedas (complica la relación con el usuario)/ están mal armados los kits
- Comunicación: falta de comunicación con las otras líneas (no se sabe que pasa, si hay interrupciones, los altavoces no

informan bien).

- Jornada de trabajo: Francos (sábados y domingos)
- Stress por atención (Nerviosismo)
  - Gastritis
  - No soportamos a los pasajeros
  - Depresión
  - Ataques de pánico
  - Hay mayor presión por parte de la supervisión (en mujeres grandes, sobre jóvenes sin experiencia).

### **Ergonomía -**

#### **Posiciones:**

- Organización de la tarea
  - Movimientos repetitivos
    - Tendinitis
- Boleterías Chicas:

malas posiciones  
Sillas desvencijadas  
→ Dolor en las cervicales

### **Instalaciones:**

- Instalaciones eléctricas: Falta de disyuntor
- Mala iluminación reflejo en los ojos.
- Falta de baños (el boletero tiene que cruzar la calle porque está en el otro andén).
- Falta de desinfección (basural).
- No hay energía de emergencia para la boletería y lockers.

### **Riesgos:**

- Asaltos → Vidrio blindado (hay boleterías con acrílico).

Esta situación en la actualidad ha encontrado otro punto crítico, que se debe a la escasa cantidad de monedas que la empresa les entrega a los boleteros con lo que los boleteros deben lidiar con los pasajeros constantemente al no poder darles el vuelto del pasaje en forma correcta.

**Este enfrentamiento constante con los pasajeros produce serias consecuencias en el estado físico y emocional de los boleteros**, con lo que encontramos que la situación constante de tensión y nerviosismo se traduce en los boleteros en dolores gastrointestinales, sensaciones de angustia, molestias y ansiedad, como así también trastornos depresivos y situaciones límites como ataques de pánico.

Al mismo tiempo **se verifica que las gerencias ejercen una presión de forma selectiva** orientando la coerción hacia los trabajadores con menor experiencia gremial como son las boleteras de mayor edad y los jóvenes que se incorporaron recientemente a la empresa.

Tampoco la empresa garantiza que los boleteros puedan realizar su tarea en buenas condiciones ergonómicas. Es común **la falta de espacio y el mal estado de las sillas**, por lo que son usuales en los boleteros los **dolores cervicales y posturales**.

**Metrovías no repara en que los boleteros cuenten con una buena iluminación**, es usual que las luces estén colocadas de forma tal que refleje sobre su vista, generándoles deslumbramiento y cansancio visual.



Los boleteros realizan un sobre esfuerzo de la vista dada la mala iluminación.



Instalación eléctrica en una boletería.

Al mismo tiempo se **destaca el mal estado de las conexiones eléctricas**, por un lado el cableado está colocado sin la suficiente aislación y tampoco cuentan con disyuntor un buen número de boleterías, con lo que en varias ocasiones se ha comprobado que los boleteros sufren descargas eléctricas.

La improvisación de la empresa en materia de higiene y seguridad es tal, que las boleterías no cuentan con suministro de energía frente a emergencias, lo que les imposibilita accionar los “lockers” (armarios).

Otro aspecto a tener en cuenta, es la falta de protección con la que están provistas de las boleterías, muchas de ellas han sido robadas varias veces, y en algunas la empresa protege al boletero tan sólo con un acrílico. Incluso el nuevo diseño que la empresa está incorporando (Est. Florida –B- y “drugstores”) no tienen ningún tipo de protección. Por lo que se plantea la necesidad es que las boleterías cuenten con vidrios blindados.

En este sector como en otros es notorio **la falta y estado de deterioro de los baños, vestuarios y salas de descanso**. Son muchas las estaciones en las que el boletero debe cruzar del otro lado del andén para poder ir al baño, y en otras



El nuevo diseño de las boleterías no brinda ningún tipo de protección para el boletero (Est. Florida Oeste).

la infraestructura instalada es completamente insuficiente para la cantidad de boleteros y trabajadores de metrovías que lo utilizan.

Un ejemplo del estado lamentable en el que se encuentran las instalaciones sanitarias es el caso de la estación Lima (podríamos comentar varias más), los delegados clausuraron los baños por las filtraciones en los tableros eléctricos, con lo cual los boleteros deben dirigirse a otra estación en búsqueda de un baño. Del lado de la línea “C” en “Av. de Mayo” la empresa dispone que los boleteros y los asistentes del “centro subte-pass” utilicen los baños destinados para los pasajeros.

Sobre las áreas de descanso, observamos que muchas de ellas tienen dimensiones totalmente insuficientes. Una muestra de ello es la de tráfico de línea “D” en Congreso de Tucumán, en donde se suele ver a conductores y guardas hacinados esperando tomar servicio.

A la vez, también en las boleterías y en otras instalaciones se hace imprescindible la necesidad de desinfección. Uno de los ejemplos más notorios es el de la estación “Miserere” donde los trabajadores dan cuenta de la existencia de un **basural**.



Riesgo de eléctrico por filtraciones en los tableros de los vestuarios.

Otros ejemplos de la desidia de la empresa en materia de HyS se presenta en otros sectores, como es **la realización de la limpieza del 3er Riel (en línea “B”) por trabajadores de Taym con corriente**, y también lo encontramos en el **cambio del color de los uniformes del Cuerpo de Intervención Rápida (CIR)**, dejando de utilizar el color naranja (es el que más se ve) por el azul.

## ► Plenario final

Ya en el plenario final, además de presentar las problemáticas de cada uno de los sectores se plantearon aquellas que se encuentran presentes a **nivel general** a lo largo de la red de subterráneo.

Como tema central se puso énfasis en que **la empresa no solucionó el problema de los altos niveles de ruidos presentes a lo largo de la red de subterráneo**. Aunque se han colocado paneles absorbentes en los túneles (ya hemos visto las contraindicaciones de este método), las formaciones se encuentran en franco deterioro al

no realizarse el mantenimiento correspondiente con lo que se incrementa fuertemente el ruido que genera su andar.

**La empresa y la ART incumplen con la obligación de realizar los estudios periódicos**, como son las audiometrías, por lo que de esta forma no se puede evaluar en qué



medida impactó la reducción horaria a partir de que se dictaminó la insalubridad.

Otro ejemplo de la **ausencia de la ART**, lo marca la falta de difusión de información estadística sobre los accidentes producidos. De esta forma los trabajadores no pueden sacar conclusiones acerca de sus causas y actuar preventivamente.

También se destacó la falta de normas de procedimientos, tanto en la realización de tareas, como en materia de prevención. En ese sentido, ni la ART ni la empresa ha elaborado mapas de riesgos.

Al mismo tiempo se destacó los numerosos sectores en donde son notorios los problemas de **ventilación y temperatura de los diferentes ambientes de trabajo**. La situación se agrava para los trabajadores que realizan sus tareas en las boleterías que se encuentran en los andenes, los talleres bajo nivel y los túneles.

Un aspecto importante que se mencionó es también **los efectos negativos que genera en el estado anímico el hecho de trabajar bajo tierra sin luz natural**, como son el desánimo, decaimiento, y melancolía. En este sentido, los trabajadores destacaron cómo se vieron atenuadas estas sensaciones con la disminución de la jornada de trabajo a 6 horas.

Aunque gran parte de la presentación de los grupos se centró en la crítica situación que se vive en materia de higiene y seguridad en el subte, **también se avanzó en cuanto a la generación de respues-**



tas por parte de los trabajadores. Es así que surgieron varias propuestas:

- **Continuar con la política de denuncias y elaboración de informes sobre la situación crítica que en materia de higiene y seguridad se encuentra el subte.** Se comentó que las denuncias a la empresa resultan más efectivas si son dirigidas a gerentes y no a un área de la empresa en general, porque de esta forma se los compromete personalmente y no pueden desentenderse.

Al mismo tiempo se recomendó que cuando un supervisor o gerente niega la existencia de un riesgo de trabajo frente a un reclamo realizado por los trabajadores debe ser en forma escrita. Todos sabemos que “a las palabras se las lleva el viento”.



- **Se planteó la importancia de que cada compañero de trabajo que observa una situación de riesgo en materia de condiciones de trabajo lo informe para que esta pueda ser revertida.** De esta forma se subrayó la relevancia de disponer de información propia generada por los propios trabajadores.
- Se puso énfasis en la necesidad de **generar ámbitos de concientización sobre la problemática de salud y seguridad en el trabajo**, con el objetivo de desandar lo que la empresa logró “naturalizar”.
- Se consideró que es vital para fortalecer a los trabajadores en la lucha por las condiciones de trabajo, **avanzar en la creación de un espacio de trabajadores que tengan como preocupación central el cuidado de la salud**, como puede ser **la conformación de una comisión de higiene y seguridad**. En este sentido se retomó la propuesta del anteproyecto de convenio colectivo de **elegir delegados de prevención**.

Por último resta comentar a partir de lo presentado en el taller la grave situación a la que se enfrentan diariamente los trabajadores del subte en cada uno de los sectores en materia de condiciones de trabajo a pesar de haber logrado una enorme victoria como es la declaración de la insalubridad.

Lo que genera el desafío de seguir accionando y construyendo gremialmente con el objetivo de poder trabajar bajo condiciones efectivamente saludables.

*Diciembre de 2006*



---

# anexos

---

# ANEXO I

## Una amenaza latente:

### Interrupciones en los servicios, situaciones de riesgo y accidentes de trabajo producidos en Metrovías

(Mayo 2006 a Septiembre de 2007)

Registramos aquí los diferentes hechos que afectaron tanto la seguridad y salud de los trabajadores del subterráneo que tomaron estado público a través de diferentes medios de prensa.

La importante cantidad de situaciones de riesgo da cuenta de la gravedad y profundo deterioro que en materia de higiene y seguridad se vive en el subte en la actualidad

#### • MAYO A DICIEMBRE DE 2006

Nº	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
1	03-May	C	<b>Demoras por problemas técnicos.</b> El servicio circuló con retrasos por dos horas.	Clarín
2	12-May	B	<b>Principio de incendio</b> en la estación Callao.	Clarín
3	19-May	A	<b>Descarrilamiento en estación Miserere con 6 pasajeros heridos.</b> El hecho obligó a finalizar de manera adelantada los servicios.	La Nación
4	13-Jun	D	A las 9.00 hs las <b>puertas de una formación Alstom se abrieron del lado opuesto al andén</b> de la estación Juramento. Esta falla parece haberse producido varias veces con este tipo de trenes.	Perfil

Nº	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
5	21-Jun	D	<b>Descarrilamiento entre estación Scalabrini Ortiz y Plaza Italia</b> con 4 pasajeros heridos.	Clarín, La Nación
6	26-Jun	D	<b>Descarrilamiento en la estación Scalabrini Ortiz.</b> La formación no llevaba pasajeros.	Perfil
7	28-Jun	D	<b>Accidente por el mal funcionamiento del sistema del enclavamiento.</b> Una pasajera es arrastrada por la formación.	La Nación
8	06-Jul	D	<b>Demoras por problemas técnicos</b> de una formación en la estación Ministro Carranza.	Clarín
9	06-Jul	Taller Canning	<b>Oficial mecánico recibe una descarga eléctrica de 1500V realizando una reparación de rutina.</b> La causa del accidente se debió a una modificación que no había sido documentada por la empresa.	Clarín
10	08-Jul	C	<b>Una trabajadora de limpieza de la empresa Taym recibió una descarga eléctrica al accionar la llave de luz</b> del cuarto de descanso de la estación San Juan.	Noticias Urbanas
11	26-Jul	D y P	<b>Los servicios de la línea 'D' de subte y el Premetro se vieron interrumpidos debido al anegamiento</b> generado por el temporal que azotó la ciudad de Buenos Aires	TELAM

N°	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
12	28-Jul	A, E y P	<b>Un incendio en la subestación Flores</b> alcanzó a dos líneas del subte y el Premetro. La línea "A" funcionó en forma reducida desde las 20.30 entre la estaciones Plaza de Mayo y Plaza Miserere, y la "E", sólo prestó servicios entre la terminal Bolívar y la estación Avenida La Plata. Además, todo el Premetro estuvo interrumpido.	Clarín
13	08-Ago	D	<b>El servicio estuvo interrumpido parcialmente a raíz de un problema de suministro eléctrico.</b> Por lo que la línea afectada brindó un servicio reducido entre las estaciones Scalabrini Ortiz y Congreso de Tucumán.	Clarín
14	10-Sep	C	<b>Descarrilamiento de una formación</b> antes de llegar a la estación Diagonal Norte. No hubo pasajeros heridos.	Noticias Urbanas;
15	10-Sep	C	Un <b>operario</b> de la sección "Línea de Contactos" que intentaba remover los paneles acústicos <b>recibió una descarga de eléctrica de 1500V.</b>	Noticias Urbanas
16	20-Oct	A	El servicio estuvo suspendido durante más de cuatro horas, cuando <b>el fuego tomó un sector del cableado que alimenta la línea en la estación Alberti.</b> Trabajaron dos dotaciones de bomberos.	Clarín; Página 12; Ámbito financiero

Nº	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
17	23-Oct	D	Por una <b>falla técnica en el sistema de protección automática del tren (ATP)</b> se paralizó una formación entre las estaciones 9 de Julio y Tribunales, dejando atrapados por casi media hora a sus 800 pasajeros, que finalmente debieron evacuar el tren caminando por las vías.	Amb. Financiero; Infobae; La Nación; Telam
18	25-Oct	A	Durante varias horas, la Línea A prestó servicio limitado entre las estaciones Primera Junta y Plaza Miserere debido a un incendio ocurrido en <b>un coche Brugeoise</b> en la estación Saenz Peña. Se evacuó el tren en muy pocos minutos, aunque se vivieron momentos de tensión debido al humo generado por el incendio y los matafuegos a polvo utilizados para extinguir el fuego.	<a href="http://ubbiar.fotolog.com/subtes/">http://ubbiar.fotolog.com/subtes/</a>
19	27-Oct	E	Por una <b>falla técnica se paralizó una formación</b> a pocos metros de la estación San José con lo que los pasajeros caminaron por el túnel hasta los andenes.	Clarín; Infobae; Perfil
20	30-Oct	D	<b>Una formación quedó detenida</b> en la estación Ministro Carranza y provocó el cierre anticipado del servicio. Tras más de media hora de espera se anunció la	Infobae
21	01-Nov	E	Demoras en la línea por fallas técnicas.	Telam

N°	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
22	02-Nov	D	<b>Una formación quedó fuera de servicio entre Pueyrredón y Facultad de Medicina</b> durante 50 minutos. Fue remolcada hasta la Fac. de Medicina. Posteriormente con pasajeros llegó hasta 9 de julio con las puertas abiertas.	Clarín
23	06-Nov	E	Por <b>problemas técnicos hubo demoras</b> de hasta 20 minutos en la línea.	Telam
24	11-Dic	A	La línea A de subte prestó un servicio reducido. Las formaciones circularon entre Plaza de Mayo y Plaza Miserere a raíz de que <b>un tren quedó varado en la estación Castro Barros</b> , por problemas técnicos en el cierre automático de una de sus puertas. Esto produjo no sólo la suspensión de la línea por momentos, y luego la implementación de un servicio limitado, sino que también hubo reacciones violentas en varios pasajeros.	Info Región; <a href="http://ubbiar.fotolog.com/subtes/">http://ubbiar.fotolog.com/subtes/</a>

• ENERO A SEPTIEMBRE DE 2007

Nº	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
1	15-Ene	D	<b>Funcionamiento con demoras</b> durante enero de entre 10 y 15 minutos.	La Nación
2	02-Feb	D	A las 16:20 hs <b>un tren Fiat Materfer quedó varado</b> en medio del túnel que une las estaciones Congreso de Tucumán y Juramento. Después de evacuar el tren luego de permanecer 20' encerrados en el tren varios pasajeros agredieron con golpes y verbalmente al personal de la estación.	En el subte.com
3	27-Feb	B	Por el <b>anegamiento de las vías, la línea B de subterráneos esta mañana corrió en forma reducida</b> , entre las estaciones Medrano y Avenida de los Incas". Finalmente el servicio quedó normalizado a partir de las 8.30.	TELAM
4	1-Mar	A-B-C-D- PM	Un <b>temporal causó la interrupción total de todas las líneas de Subte</b> y el Premetro, excepto la línea E.	TELAM
5	21-Mar	E	Desde <b>las 8.30 las formaciones de la línea E circulan, a raíz de una falla técnica</b> , solamente entre las estaciones Avenida La Plata y Bolívar".	TELAM
6	27-Mar	B-D-PM	Luego del <b>temporal que azotó a Buenos Aires, el servicio de subte se vio afectado</b> . La línea D se encontraba con demoras, la línea B prestaba un servicio reducido entre las Los Incas y Medrano. Asimismo, el premetro estuvo totalmente interrumpido por el anegamiento en las vías.	TELAM

N°	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
7	26-Mar	A	El servicio de subterráneos de la línea "A" que durante la mañana no paraba en la estación Castro Barros debido a <b>problemas de suministro eléctrico</b> , quedó normalizado poco antes de las 9.	TELAM
8	19-Mar	A	<b>Interrupción del servicio</b> a las 18.45.	La Nación (Carta de Lectores)
9	21-Mar	E	El servicio de la línea E de subterráneos funcionó en <b>forma reducida debido a problemas técnicos</b> , solamente entre las estaciones Avenida La Plata y Bolívar".	TELAM
10	22-Mar	D	<b>Interrupción del servicio</b> a las 18 hs.	La Nación (Carta de Lectores)
11	22-Mar	E	<b>Interrupción del servicio</b> a las 8.45 hs.	La Nación (Carta de Lectores)
12	23-Mar	D	<b>Interrupción del servicio</b> a las 19 hs.	La Nación (Carta de Lectores)
13	26-Mar	A	El servicio de subterráneos de la línea "A" que durante la mañana no paraba en la estación Castro Barros debido a <b>problemas de suministro eléctrico</b> , quedó normalizado poco antes de las 9 hs.	TELAM
14	27-Mar		Hubo <b>demoras</b> en el servicio por <b>un incendio en la línea D.</b>	En el subte.com
15	17-Abr	A-B-C-D-E	Nuevamente el servicio subterráneo se vio seriamente afectado <b>por tormentas en la ciudad</b> , con lo que <b>se interrumpieron las 5 líneas.</b>	Clarín

N°	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
16	18-Abr	B	La línea B de subte funciona de manera reducida, <b>por problemas técnicos</b> , presta servicio entre las estaciones Leandro Alem y Lacroze.	TELAM
17	20-Abr	E	Demoras en el servicio por la salida de servicio de la usina que alimenta la corriente de tracción por falta de mantenimiento.	En el subte.com
18	25-Abr	D	Esta mañana, la línea D de subtes prestó un servicio reducido entre Catedral y Plaza Italia. Los bomberos detectaron <b>humo en los forzadores de ventilación</b> que estaban trabados de la estación Carranza.	La Nación/ TELAM
19	10-May	A	El <b>desperfecto en uno de los subtes</b> que circulaba en cercanías de la estación Pasco, obligó a <b>interrumpir el servicio</b> minutos antes de las 10.	TELAM
20	10-May	C	La línea C sufrió durante la mañana una <b>interrupción prolongada</b> en su prestación, <b>por falta de energía</b> . Finalmente "pasadas las 7.30 se restableció el servicio en forma normal.	TELAM
21	18-May	C	<b>La línea estuvo interrumpida en su totalidad a raíz de un defecto en una de sus formaciones</b> , fue restablecida luego de que se logró remover el tren varado, y los pasajeros viajaron gratis en todas las líneas, en tanto todas las líneas mantienen un servicio irregular.	TELAM

N°	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
22	22-May	D	<b>Se interrumpió la línea D por un problema técnico</b> que no está relacionado con el conflicto gremial, según informó Metrovías. Se dispuso un servicio reducido entre Catedral y J. Hernández.	TELAM
23	29-May	C	<b>Pasajeros indignados por demoras en los servicios de subtes apedrearon una formación,</b> y generaron dos <b>principios de incendio</b> y boleterías rotas en las estaciones Constitución de la Línea C. Los incidentes se produjeron a la mañana, bien temprano, en la cabecera sur.	Clarín
24	05-Jul	D	La línea D fue interrumpida durante media hora por problemas en dos formaciones. <b>Un tren Alstom quedó varado</b> en una estación a partir de una falla en el nuevo sistema de apertura de puertas.	TELAM/ En el subte.com
25	05-Jul	D	Otro desperfecto se verificó en la línea D cuando <b>un tren Fiat Materfer sufrió un corte eléctrico,</b> producto de un pico de tensión en la red eléctrica de tracción, lo que trajo como consecuencia la explosión de los protectores eléctricos de dichos trenes. Dicha formación debió ser remolcada hasta la cochera taller.	TELAM
26	22-Jul	E	<b>Un principio de incendio</b> se produjo en la estación Independencia a las 21.40 hs. por un desperfecto en una sala donde se guardan elementos de limpieza, que fue sofocado por un policía que custodiaba la estación.	DyN

N°	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
27	29-Jul	C	La línea C estuvo interrumpida cerca de las 20 hs. por un <b>desperfecto en un cambio de vías</b> que obligó a interrumpir la línea durante poco más de media hora.	en el Subte.com
28	16-Ago	A	La empresa Metrovías informó que en la mañana la línea A prestaba un <b>servicio limitado</b> entre Plaza Miserere y Plaza de Mayo, aunque no brindó mayores precisiones de por qué se produjo esta situación. <b>Un grupo de usuarios reaccionó indignado arrojando piedras</b> y otros objetos en la estación Primera Junta. Una mujer y un joven sufrieron heridas y se los trasladó al Hospital Durand. La llegada de la Policía evitó que los incidentes fueran aún mayores.	La Razón
29	29-Ago	A	Los subtes de la Línea "A" que cumplen el recorrido Plaza de Mayo a Primera Junta no se detuvieron en la estación Acoyte como consecuencia de la <b>rotura de un caño de agua que inunda el andén y parte de los accesos.</b>	TELAM
30	02-Sep	D	A las 15:25, <b>la formación M (Fiat-Materfer)</b> que circulaba en dirección Congreso de Tucumán a la altura de la estación Juramento, <b>sufrió el desprendimiento de la cabeza de acople</b> (sistema de enganche entre coches), provocando un grave daño y la detención inmediata de la formación, lo que produjo luego la paralización de la línea.	En el subte

N°	FECHA	LÍNEA	TIPO DE PROBLEMA	FUENTE
31	06-Sep	A	<b>Descarrilamiento en rampa de acceso a línea A</b> de un coche Brugueoise.	En el subte.com
32	10-Sep	A	En la estación Acoyte <b>se queda una formación</b> con lo que se interrumpió totalmente el servicio.	Comisión de prensa del C.D.
33	18-Sep	B	La línea B <b>estuvo interrumpida por un problema en las vías</b> , que se desnivelaron debido a los trabajos de construcción de un nuevo tramo de la Línea H, que pasa debajo de la B. La Línea B estuvo interrumpida entre las 8 y las 8.48 hs. Y desde esa hora hubo un servicio reducido entre las estaciones Los Incas y Medrano, hasta las 10, cuando se habilitó todo el recorrido.	Clarín
34	3-Oct	C	En el taller <b>Constitución se verificó el descarrilamiento de una formación Siemens</b> , de la que se habían señalado las serias deficiencias en cuanto al estado de mantenimiento.	Comisión de prensa del C.D.
35	5-Oct	C-D-PM	Las líneas C y el servicio de Premetro quedaron totalmente <b>interrumpidas por el temporal</b> . En la <b>línea D se verificaron averías en tres formaciones</b> que quedaron varadas en Tribunales, Plaza Italia y Tribunales al quedarse sin batería.	TELAM

## ANEXO II

### Acciones realizadas en materia de Higiene y Seguridad por los trabajadores del subte

(Enero 2006 a Septiembre de 2007)

Se incluyeron en el siguiente listado tan sólo las medidas y actividades que se han difundido por diferentes medios de comunicación.

#### • ENERO A DICIEMBRE DE 2006

1	Presentación del <b>Anteproyecto de Convenio Colectivo de Trabajo de Subte</b> , elaborado por los propios trabajadores del subte, en el que se destaca el capítulo dedicado a la <b>“Higiene, seguridad y medicina del trabajo”</b> . 19 de Enero de 2006.
2	Asistencia a la <b>“III Semana de la Salud y Seguridad en el Trabajo”</b> . Organizado por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Buenos Aires, por 26, 27 y 28 de Abril de 2006.
3	<b>Denuncia</b> ante los organismos oficiales ante las condiciones de inseguridad en el sector Primera Junta de la línea <b>“A” por las fallas en el sistema de cambios y señales</b> . Mayo de 2006
4	<b>Denuncia</b> ante los organismos oficiales por la <b>falta de “asistentes al pasajero”</b> que pueden auxiliar a los pasajeros (Línea C). Mayo de 2006.

5	Denuncia a los organismos oficiales <b>por mal funcionamiento de puertas en trenes Alstom</b> . Junio de 2006.
6	<b>Denuncia pública en el diario Página/12</b> en la que se advierte que “ <b>las cinco líneas</b> del servicio de subterráneos de la Capital Federal representan por <b>su falta de mantenimiento</b> , una trampa mortal para usuarios y trabajadores”. 4 de Julio de 2006.
7	Comunicado de prensa ante el “ <b>Accidente en Taller Canning por falta de mantenimiento</b> ”. 6 de julio de 2006.
8	Comunicado de prensa “ <b>Subte: ya son dos los trabajadores electrocutados</b> ”. 9 de Julio de 2006.
9	Realización del Taller “ <b>Las condiciones de Higiene y Seguridad. La prevención de los riesgos de trabajo</b> ”. Coordinado por el Taller de Estudios Laborales (TEL). Biblioteca Est. Callao. 13 de Julio de 2006.
10	<b>Denuncia penal a Metrovías</b> ante la Cámara Nacional de Apelaciones por “ <b>lesiones graves y la falta de mantenimiento</b> ” Julio de 2006.
11	<b>Charla-Debate</b> a partir de la <b>proyección del film “Whisky Romeo Zulu”</b> en el que se analizan las irregularidades en materia de seguridad de la empresa LAPA que causaron el grave accidente en el que perdieron la vida 67 pasajeros. 4 de Agosto de 2006.
12	<b>El proyecto de ley para la asignación del 82 % móvil</b> , presentado el 28 de septiembre de 2005 pasó a la comisión de previsión y seguridad social. El número de expediente es 5599 D 2009. 9 de Agosto de 2006.

13	<b>Campaña</b> de difusión con afiche <b>“Que Buenos Aires no se convierta en Valencia”</b> . Frente al descarrilamiento en la línea D. Agosto de 2006
14	<b>Asistencia</b> de delegados y trabajadores del subte en la actividad <b>“La participación de los trabajadores en la gestión de la prevención. ¿Por qué Comité Mixto y delegado de prevención?”</b> . Organizado por la Superintendencia de Riesgos del Trabajo (SRT). Buenos Aires, 14 de agosto de 2006.
15	<b>Relevamiento de las condiciones de higiene y seguridad en las boleterías de línea “A”</b> . Con la colaboración profesional del Taller de Estudios Laborales (TEL). 12 de Septiembre de 2006.
16	<b>Denuncia ante la gerencia de “Instalaciones Fijas”</b> y el servicio médico, por las condiciones riesgosas generadas por la instalación de artefactos en los túneles de línea “A”. 20 de septiembre de 2006.
17	<b>Campaña de difusión con afiches por el respeto de la jornada laboral</b> . Octubre de 2006
18	<b>Campaña “Conocer tus derechos es el primero de ellos”</b> en la que se informa sobre que son los “accidentes de trabajo” y “cómo proceder cuando estamos enfermos”. Octubre de 2006.
19	<b>Conformación de la comisión de higiene y seguridad en taller Rancagua</b> . Octubre de 2006.
20	Campaña de difusión con afiche <b>“Mantenimiento O”</b> . Octubre de 2006.
21	<b>Campaña</b> de difusión con afiche frente los <b>4 situaciones de riesgo en materia de higiene y seguridad</b> que se generaron en el lapso de una semana. Octubre de 2006

22	<p><b>Relevamiento de las condiciones de higiene y seguridad en la estación Lima (Línea A)</b> dado los riesgos eléctricos presente en los vestuarios. Con la colaboración profesional del Taller de Estudios Laborales (TEL). 18 de Octubre de 2006.</p>
23	<p><b>Campaña de afiches “El ruido de Subterráneos genera la pérdida irreversible de la audición”.</b> Noviembre de 2006.</p>
24	<p><b>Participación de los trabajadores del subte en el Seminario Internacional “Las condiciones y la situación de la salud en los lugares de trabajo. Metodologías de abordaje y experiencias de intervención de los trabajadores”</b> organizado por el Taller de Estudios Laborales (TEL). 10 y 11 de Noviembre de 2006.</p>
25	<p><b>Charla-Debate “La (in)Seguridad en el transporte de pasajeros”</b> a partir de la proyección de “Fuerza Aérea S.A.”. Se conformó un panel integrado por Enrique Piñeiro (director del film), Claudio Carreño (Delegado de Ferroviarios), Federico Vocos (Taller de Estudios Laborales), y Roberto Pianelli (Cuerpo de Delegados del Subte). 4 de diciembre de 2006.</p>
26	<p><b>Campaña de afiches “Sin audición es más difícil. No todos somos Beethoven.”</b> Diciembre de 2006.</p>
27	<p><b>Firma de Acta-Acuuerdo</b> con la empresa en la que cambia el sistema de descanso semanal en avance por franco fijo y <b>se acuerda implementar el Comité Mixto de Seguridad e Higiene.</b> 4 de Diciembre de 2006.</p>

• ENERO A SEPTIEMBRE DE 2007

1	<b>Denuncia</b> ante la Superintendencia de Riesgo de Trabajo (SRT) <b>por la falta de protección que ofrecen para la seguridad del boletero</b> las instalaciones de las estaciones Florida oeste y Pellegrini este de la línea "B". 1 de febrero de 2007.
2	<b>Campaña</b> de afiches " <b>Lo esencial es tu salud</b> " organizada por la Comisión de Formación y Cultura. Febrero de 2007.
3	<b>Denuncia</b> pública a partir del comunicado " <b>El servicio, cada día peor...</b> " en la que se manifiesta que "en todas las líneas, la falta de personal habilitado y las malas condiciones de las formaciones, hechos reiteradas veces denunciados por este Cuerpo de Delegados ante la CNRT y la Secretaría de Transporte, impidió que varias formaciones puedan ser habilitadas para salir a servicio." 19 de Abril de 2007.
4	<b>Exposición</b> en la " <b>4ª Semana Argentina de la Salud y Seguridad en el Trabajo</b> " organizada por la Superintendencia de Riesgo de Trabajo (SRT). Allí se expuso la alarmante situación en las que se encuentra el estado de las formaciones y la red de subterráneo. 24 de abril de 2007.
5	<b>Actualización</b> de la <b>denuncia</b> pública realizada en noviembre de 2006 por el Cuerpo de Delegados sobre la <b>reducción de hasta un 30% de los servicios</b> en tráfico. 24 de abril de 2007.
6	<b>Denuncia</b> ante las pésimas condiciones que presentan las <b>instalaciones de las cabinas de señales</b> . 27 de julio de 2007.
7	<b>Denuncia</b> por estado del material rodante, se detallan <b>los problemas de fisuras, motogeneradores y problemas de frenado de las formaciones</b> . 6 de agosto de 2007.
8	<b>Denuncia</b> por irregularidades en el cumplimiento de las <b>revisiones diarias de seguridad</b> . 6 de agosto de 2007.

9	<b>Denuncias</b> por el estado del material rodante dadas las <b>aplanaduras en ruedas</b> . 6 de agosto de 2007.
10	<b>Denuncias</b> por <b>filtraciones de agua con riesgo de electrocución</b> . 7 de agosto de 2007.
11	<b>Pedido</b> de <b>análisis químico en el agua</b> que utiliza el personal para su higiene. 7 de agosto de 2007.
12	<b>Denuncia</b> por el estado del material rodante en el que <b>se ha dejado de realizar las tareas en el área neumática</b> (sistema de frenos, apertura de puertas). 8 de agosto de 2007.
13	<b>Denuncia</b> por el estado el material rodante dada la <b>falta de revisión de los acopladores</b> . 8 de agosto de 2007.
14	<b>Denuncia</b> por la falsificación de documentación para la <b>habilitación del servicio de trenes</b> . 8 de agosto de 2007.
15	<b>Denuncia</b> por el estado el material rodante en el que se señala el <b>deterioro de los acopladores y ruedas</b> de las formaciones Mitsubishi en línea "B". 8 de agosto de 2007.
16	<b>Denuncia</b> por el estado del material rodante dada la <b>falta de pruebas de estanqueidad en los sistemas neumáticos</b> . 8 de agosto de 2007.
17	<b>Denuncia</b> por el estado del material rodante dadas las <b>anomalías</b> que se verifican en <b>las formaciones de coches Mitsubishi</b> que circulan en la línea "B". 10 de agosto de 2007.
18	<b>Denuncia</b> por el estado del material rodante en el que se señala las ruedas fuera de medida en formaciones de línea "B". 10 de agosto de 2007.
19	<b>Denuncia</b> penal contra Metrovías <b>sobre la falta de mantenimiento de las formaciones en línea "B"</b> . Las formaciones que están excedidas en kilometraje y que no tienen la asistencia correspondiente son: U, S, Q, N, B, C, G, D ,I, L. 13 de agosto de 2007.

20	<b>Denuncia</b> ante la habilitación de trenes para servicio <b>sin revisión de seguridad</b> en línea "B" (formaciones U,G, E y F). 14 de agosto de 2007.
21	<b>Denuncia</b> por el estado en que se verifican las formaciones de línea "B" (coches Mitsubishi). 14 de agosto de 2007.
22	<b>Denuncia</b> ante el <b>impedimento de la jefatura de material rodante de dejar por escrito</b> al personal afectado a las tareas de mantenimiento las <b>observaciones y anomalías</b> que se detectan en las formaciones, evitando que las mismas queden documentadas en forma oficial. 24 de agosto de 2007.
23	<b>Denuncia</b> sobre el estado del <b>sistema de cambios a resortes sobre rampa</b> de acceso en línea A. 24 de agosto de 2007.
24	<b>Denuncia por falta de seguridad operativa en línea "A"</b> ante rotura del pantógrafo en una formación lo que derivó en agresiones de los pasajeros hacia los trabajadores. 25 de agosto de 2007.
25	<b>Denuncia por estado de las vías y cambios en línea "B"</b> . 30 de agosto de 2007.
26	<b>Informe sobre desacople de coche Fiat-Materfer (línea D) estando en servicio.</b> 3 de septiembre de 2007.
27	<b>Denuncia</b> sobre la <b>falta de seguridad en boleterías</b> . 8 de septiembre de 2007.
28	<b>Denuncia</b> sobre el <b>estado de los cambios y vías en la estación Primera Junta</b> . 10 de septiembre de 2007.
29	<b>Denuncia</b> sobre el estado del material rodante. Relevamiento sobre la <b>situación que presentan las unidades General Electric</b> que circulan en la línea "E". 10 de septiembre de 2007.
30	<b>Denuncia</b> sobre el estado del material rodante. Relevamiento de las <b>ruedas de la formación "E" Nagoya con escoriaciones y aplanaduras</b> . 11 de septiembre de 2007.

31	<b>Informe</b> sobre el estado del material rodante. Se <b>señalan las escoriaciones en ruedas de coches Nagoya</b> . 11 de septiembre de 2007.
32	<b>Denuncia</b> sobre el estado del material rodante. Se señala los <b>problemas en la timonería de freno en coches Nagoya</b> . 11 de septiembre de 2007.
33	<b>Denuncia</b> ante el <b>incumplimientos del reglamento operativo para el manejo de trenes</b> por Metrovías. 12 de septiembre de 2007.
34	<b>Denuncia</b> ante la <b>falta de seguridad operativa en descenso de rampa</b> a estación Primera Junta. 12 de septiembre de 2007.
35	<b>Denuncia</b> ante la falta de seguridad para los trabajadores del sector tráfico frente a la <b>agresión de pasajeros ante la suspensión del servicio por la avería de una formación</b> . 14 de septiembre de 2007.
36	<b>Denuncia</b> por el <b>estado de vías en estación Pueyrredón</b> . 18 de septiembre de 2007.
37	<b>Denuncia</b> por inseguridad operativa en estación Primera Junta. Relevamiento sobre el <b>estado operativo de señales y dispositivos de seguridad</b> en vías para evitar descarrilamientos y colisiones. 22 de septiembre de 2007.

## ANEXO III

### ➡ CÁPITULO 18. HIGIENE, SEGURIDAD Y MEDICINA DEL TRABAJO

#### Anteproyecto de Convenio Colectivo de Trabajo de Subte.

Elaborado por los propios trabajadores del subte

#### 18.1 Comité Mixto de Higiene y Seguridad en el Trabajo.

Teniendo en cuenta que es necesario el cuidado preventivo de la salud psicofísica del trabajador, como también propender a que las fuentes de trabajo sean lugares seguros, salubres y adecuados para el trabajo de los dependientes, por el presente Convenio Colectivo, se crea el Comité Mixto de Higiene y Seguridad en el Trabajo, el cual estará conformado por 1 (un) delegado de prevención de cada uno de los siguientes ámbitos de la empresa: a) Línea B, b) Línea C, c) Línea D, d) Línea E, e) Premetro, f) Taller Polvorín y Bonifacio, g) Taller Constitución y Cochera San Martín, h) Canning y i) Taller Rancagua y tres delegados de prevención de j) Línea A e Instalaciones Fijas (los que podrán ser asistidos por asesores, con voz pero sin voto) e i) representantes del Servicio de Higiene y Seguridad de la empresa.

Este Comité Mixto Higiene y Seguridad en el Trabajo será presidido por el funcionario que la Autoridad de Aplicación en materia de Trabajo de la C.A.B.A. designe a tal fin.

Los delegados de prevención del Comité Mixto serán elegidos por voto secreto y directo de los trabajadores de cada sector y gozarán de los derechos que establece la ley 14.250 para los delegados de base. Asimismo gozarán de un crédito horario de tres horas semanales a cargo de la empresa. La duración de los mandatos de



los delegados de prevención será de 2 (dos) años.

Las funciones que el Comité Mixto tendrá a su cargo serán el estudio y asesoramiento de todos los temas que tengan relación con las Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo y que, de oficio o a pedido de parte, le sean enviados para su consideración y dictamen.

Asimismo este Comité evaluará todos los estudios estadísticos en materia de Medicina Laboral, para lo cual los Servicios de Medicina y de Higiene y Seguridad de la empresa pondrán a disposición (preservando el secreto médico) la totalidad de estudios propios y de las ART. Dichos Servicios garantizarán al Comité la recopilación y puesta a disposición de la información de accidentes, incidentes y enfermedades profesionales con una periodicidad al menos semestral. Evaluada dicha información, el Comité recomendará al área pertinente, la adopción de las medidas preventivas y correctivas del caso, sin perjuicio del tratamiento indicado en los apartados siguientes del presente dispositivo.

El Comité Mixto podrá investigar y analizar los accidentes ocurridos en la empresa.

Cualquiera de los integrantes del Comité tendrá facultades de convocar reuniones de urgencia cuando:

- se observen condiciones de riesgo inminente para la salud o la vida de los trabajadores, pudiendo vetar la realización de tareas en dichas condiciones, comunicando por medio fehaciente los hechos constatados a los responsables del sector comprometido y al Servicio de Higiene y Seguridad de la empresa (los cuales estarán obligados a acusar recibo de las denuncias pertinentes);
- se observen elevados índices de accidentes o enfermedades laborales, surgidos de los estudios estadísticos en materia de Medicina Laboral;
- se detecte la introducción de nuevas tecnologías o modificación de las



Los asistentes al pasajero no tienen sillas

existentes, o se realicen cambios en la organización del trabajo o en las modalidades de gestión que puedan comprometer las condiciones y medio ambiente de trabajo;

- se empleen trabajadores tercerizados en labores que puedan incidir de forma negativa en las condiciones y medio ambiente de trabajo.

Este Comité Mixto de Higiene y Seguridad en el Trabajo deberá constituirse dentro de los NOVENTA (90) días, contados a partir de la firma del presente Convenio Colectivo de Trabajo.

Sus miembros podrán ingresar a todos los lugares de trabajo donde se realicen tareas en cualquier horario, realizar mediciones, extraer muestras, desarrollar encuestas al personal, etc.

Se establece el mecanismo de consulta previa ante cambios a realizar por parte de la empresa, permitiéndose su estudio detenido y el acuerdo previo a la implementación.

## 18.2 Exámenes médicos a los trabajadores.

Los exámenes médicos a los trabajadores se harán con el objeto de prevenir sobreexposiciones o patologías derivadas de los riesgos a los que pudieran estar expuestos, debiendo ser llevados a cabo en los siguientes casos:

Preocupacional: antes del ingreso a la empresa.

Periódico: de acuerdo a los agentes de riesgo a los que pueda estar expuesto el trabajador en su sector de trabajo. La periodicidad entre exámenes será la que indique la normativa vigente en la materia no debiendo ser nunca mayor a un año.

Cambio de tareas: antes de un cambio de tareas con distintos agentes de riesgo que ameriten la realización de exámenes médicos.



Los asistentes al pasajero no tienen sillas

Fin de la relación laboral: al cesar la relación laboral se efectuará un examen médico general y específico acorde a los riesgos a los que el trabajador se encontró expuesto a lo largo de su servicio.

La responsabilidad de la concreción de los exámenes médicos descriptos es de la empresa, pudiendo ser delegada la realización de los tres últimos en la figura de la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (ART) correspondiente.

Los agentes de riesgo a los que puedan estar expuestos los trabajadores deberán ser relevados por la empresa conjuntamente con la ART e informados al Comité Mixto Higiene y Seguridad en el Trabajo quien tendrá la potestad de ratificar o rectificar dichos relevamientos en orden de garantizar exámenes médicos representativos y conducentes a los trabajadores.

En este sentido se considerará expuesto a agentes químicos, debiéndosele realizar los exámenes médicos correspondientes, a todo aquel trabajador que:

Utilice sustancias que ingresen al organismo por vía dérmica.

Utilice sustancias tipificadas de acuerdo a su grado de carcinogenicidad como A1, A2 o A3 conforme la Resolución No 295/03 del MTySS y sus futuras modificatorias y/o ampliatorias o aquellas sustancias comprendidas en la Res. SRT No 310/03 y sus futuras modificatorias y/o ampliatorias.



Instalaciones eléctricas obsoletas en talleres

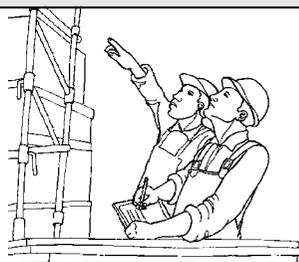
Utilice sustancias químicas en donde su nivel de concentración en el ambiente laboral sea igual o exceda el 50 % (cincuenta por ciento) de la concentración máxima permisible (CMP) o de la concentración máxima permisible para cortos períodos de tiempo (CMP-CPT) conforme la Resolución No 295/03 del MTySS y sus futuras modificatorias y/o ampliatorias.

Utilice sustancias químicas y no existan monitoreos representativos de concentración de las mismas en los ambientes laborales.

Los exámenes médicos practicados por el empleador y por las ART, sean cual fueren sus resultados, deberán estar a disposición de cada trabajador. A tal fin será responsabilidad del Servicio de Medicina Laboral de la empresa la recopilación de dichos exámenes (propios y de la ART). Ante su sola requisitoria, el Servicio de Medicina Laboral de la empresa, deberá entregar al trabajador interesado las copias de los exámenes practicados (electrocardiogramas, protocolos de análisis, audiometrías, etc.) debidamente autenticadas. Será responsabilidad de la empresa la reubicación del personal que con motivo de accidente de trabajo o enfermedad profesional o accidente o enfermedad inculpable, quedase parcialmente incapacitado y no pudiera realizar sus tareas habituales; suministrándole tareas acordes con su limitación, según dictamen del Servicio Médico competente. En todos los casos las tareas deberán corresponderse a la categoría de convenio del afectado y, de no haberlas, se procurará ubicarlo lo más satisfactoriamente posible.

### **18.3 Certificados médicos.**

A instancia de una discrepancia médica entre un certificado aportado por el trabajador (médico particular, Obra Social u Hospital Público) y uno del Servicio Médico de la Empresa o ART, se someterá el diferendo a consideración del Comité



Mixto (en este caso con la participación de los correspondientes asesores médicos de parte), como instancia exclusivamente conciliatoria.

#### **18.4 Instalaciones en general y trabajos específicos.**

El empleador deberá adecuar los métodos de trabajo así como las máquinas, herramientas y útiles empleados en el proceso de trabajo a las características psicológicas, cognitivas, culturales y antropométricas de los trabajadores. En tal sentido deberá realizar los estudios pertinentes e implantar los cambios requeridos tanto en los puestos de trabajo existentes como al momento de introducir nuevas tecnologías o métodos de organización del trabajo a fin de lograr que la concepción del puesto de trabajo permita el desarrollo de una relación armoniosa entre el trabajador y su entorno laboral.

Todo sector de trabajo deberá estar provisto de asientos con respaldo en número suficiente para el uso de cada persona ocupada en los mismos. El personal tendrá derecho a ocupar su asiento en los intervalos de descanso como así también durante el trabajo, si la naturaleza del mismo no lo impide. En todos los sectores de trabajo se fijará en lugar visible, un cartel con los considerandos del presente párrafo y la dirección



Se evidencia la falta de mantenimiento en las formaciones. Compresor coche -Línea A-.

y teléfonos de la Autoridad Administrativa del Trabajo de la CABA al pie del mismo.

Se debe asegurar el abastecimiento de agua para consumo del personal, fría para beber en épocas de verano, de características aptas para consumo humano conforme lo establece el Código Alimentario Argentino. La distancia a recorrer desde el puesto de trabajo hasta el servicio de abastecimiento de agua más cercano no podrá ser mayor a los 75 (setenta y cinco) metros para el caso de trabajadores en puestos fijos de boleterías, control de tráfico, puestos de ventas o promociones en andenes, tareas administrativas, material rodante e instalaciones fijas, etc..

En orden de prevenir trastornos músculo esqueléticos relacionados con el trabajo, la empresa adoptará los controles de ingeniería para eliminar o reducir los factores de riesgo del trabajo. En ningún caso los trabajadores podrán efectuar levantamientos manuales de cargas mayores a 32 (treinta y dos) kilogramos, debiéndose prever la ayuda mecánica para eliminar o reducir los esfuerzos. Asimismo las embarazadas no podrán realizar tareas de levantamiento de pesos de ningún tipo.

En cuanto a los lugares expuestos a temperaturas y humedades elevadas, el Servicio de Higiene y Seguridad de la empresa realizará estudios de Estrés Térmico en un todo de acuerdo con el Anexo III de la Res. 295/03 y las normas que en un futuro la modifiquen o amplíen.

Estos estudios se harán con una periodicidad mínima de un año en todos aquellos lugares determinados en conjunción con el Comité Mixto de Higiene y Seguridad en el Trabajo. Sus resultados serán puestos a consideración del citado Comité y de ellos surgirán las medidas de ingeniería a adoptar y los regímenes de trabajo y descansos para cada sector.

Los vapores, gases, humos, polvos, etc. deberán ser captados en su origen y evacuados a los cuatro vientos. No podrá existir ninguna batea de desengrase, cabina de pintura, sector de lavado, etc. en niveles subterráneos o que afecten sectores de trabajo contiguos sin su correspondiente sistema de extracción

localizada. No se permitirán las tareas de sopleteado de formaciones en niveles subterráneos.

En todos aquellos sectores en donde se manipulen o empleen sustancias tóxicas, irritantes o corrosivas en cualquiera de sus formas, la empresa deberá implementar su reemplazo por sustancias que reduzcan al máximo dichas características. En caso de no lograrse su reemplazo, se deberá asegurar su almacenamiento y utilización a través de sistemas y circuitos aislados a fin de impedir su difusión al medio ambiente laboral, destinando para su manejo personal especialmente adiestrado a tal efecto. La empresa deberá implementar un registro centralizado (con sus respectivas copias en cada lugar de uso) de las Hojas de Seguridad de todas las sustancias empleadas, las cuales deberán estar expedidas por el propio fabricante y al menos un ente oficial de reconocida trayectoria (Ministerio de Trabajo, Ministerio de Salud, OIT, NIOSH, INSHT de España, etc.). Las Hojas de Seguridad de dicho registro estarán a disposición de cualquier trabajador interesado y deberán contemplar al menos: I) Nombre Químico y No CAS de su(s) componente(s); II) Propiedades físicas y químicas; III) Estabilidad y Reactividad; IV) Toxicidad aguda y crónica; V) Uso de Elementos de Protección Personal; VI) Primeros Auxilios; VII) Manipuleo y almacenaje; VIII) Medidas contra incendios; IX) Riesgo ecológico.

En todo sector en que se trabaje con ácidos o álcalis se instalarán duchas de seguridad y lavajos los cuales deberán ser accionados al menos mensualmente para comprobar su correcto funcionamiento.

Toda tarea que implique la entrada a recintos confinados deberá hacerse una vez efectuada la liberación de los trabajos por parte de personal jerárquico, previo sondeo del tipo de atmósfera existente con, al menos, oxímetro y explosímetro. Serán al menos dos personas las que realicen tareas en este tipo de lugares, permaneciendo una de ellas siempre en el exterior. La persona ingresante, si las circunstancias lo aconsejan, deberá estar provista de arnés con dispositivo de rescate y equipo de respiración autónomo.

Toda tarea que implique el manipuleo de elementos conductores e instalaciones con tensiones mayores de 380 V (trescientos

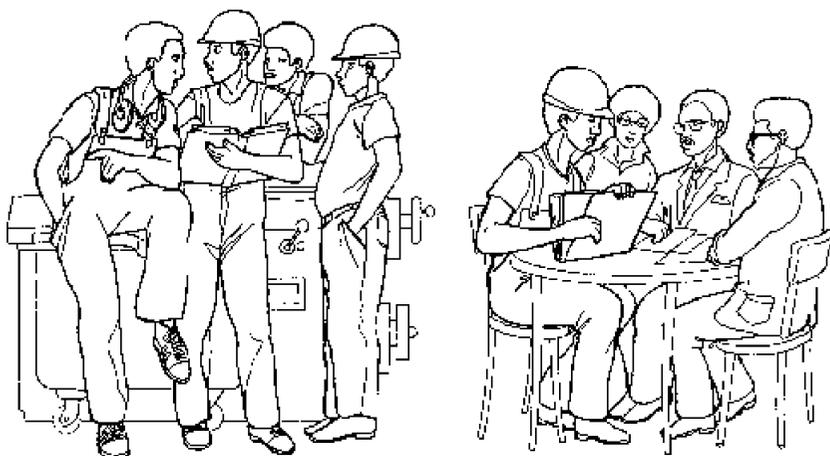
ochenta voltios), deberá ser llevada a cabo por personal debidamente capacitado y habilitado por la empresa para tal fin.

Los operadores de terminales de computación tendrán un puesto de trabajo con silla que apoye en cinco puntos, regulable en su altura, respaldo y apoyabrazos. Las posiciones del monitor y teclado también deberán ser regulables y se evitarán los efectos de deslumbramiento debido a la posición relativa del primero respecto de ventanas y luminarias.

Toda formación que se encuentre en circulación cuyo fin sea el traslado de pasajeros deberá contar con una dotación mínima de dos trabajadores. Estos deberán revistar las categorías de Guarda y Conductor, o en su defecto y eventualmente dos Conductores, o un Conductor y un Maniobrista.

Las formaciones que realicen viajes de prueba o traslados entre líneas y/o talleres deberán contar con 1 (un) maniobrista y 2 (dos) oficiales generales de guardia.

A fin de resguardar la seguridad física de los trabajadores, las boleterías y las instalaciones donde los trabajadores que en sus tareas realicen movimientos de dinero, deberán ser blindadas para armas de fuego. Asimismo no se permite el traslado de valores por parte de los trabajadores pertenecientes al presente convenio fuera de los ámbitos de trabajo anteriormente citados.



## 18.5 Trabajo en altura.

El personal que tenga que trabajar en cabriadas, balancines, escaleras a viento o nudo, techos de trenes, líneas de contacto, sobre alturas y escaleras extensibles deberá contar con los sistemas de protección para este tipo de trabajos contemplados en el Dec. 911/96 y sus futuras modificatorias y/o ampliatorias.

## 18.6 Instalaciones sanitarias.

Todo trabajador dispondrá al menos de un servicio sanitario mínimo, para uso exclusivo del personal de la empresa, consistente en un cuarto con retrete individual con un inodoro y puerta que asegure el cierre del vano en no menos de los 3/4 de su altura (2,10 m), un lavabo con agua caliente y fría y espejo y armario individual con posibilidad de ser cerrado con llave por el usuario. La distancia a recorrer desde el puesto de trabajo hasta el servicio sanitario más cercano no podrá ser mayor a los 75 (setenta y cinco) metros para el caso de trabajadores en puestos fijos de boleterías, control de tráfico, puestos de ventas o promociones en andenes, tareas administrativas, material rodante e instalaciones fijas, etc.

En aquellas dependencias en las que se realicen trabajos de reparación o mantenimiento la empresa asegurará



Fisura en Boggie.

instalaciones sanitarias con revestimientos de tipo azulejos, lavabos, mingitorios e inodoros, pisos antideslizantes y duchas individuales con agua fría y caliente con ventilación natural o mecánica hacia el exterior. Todo ello conforme a la cantidad y sexo del personal que desarrolle las tareas en dichas dependencias. Se habilitarán en todos los lugares en que el trabajo lo justifique vestuarios con banquetas, armarios individuales y espejos.

En todos aquellos sectores en que se desarrollen tareas o se manipulen sustancias tóxicas, irritantes o agresivas en cualquiera de sus formas, los armarios para cada trabajador deberán ser dobles de forma tal que en uno de ellos se guarde la ropa de trabajo y en el otro la ropa de calle sin entrar en contacto entre sí.

Los trabajadores que por la naturaleza de sus tareas tengan necesidad de higienizarse, tendrán para ello una tolerancia mínima de 15 minutos antes de la terminación de cada etapa.

Cuando por su naturaleza las tareas exijan un mayor tiempo para la higienización de los trabajadores, ello dará lugar a que se le conceda también una tolerancia mínima de diez minutos dentro de la jornada o se le abone una compensación como tiempo perdido después de dicha jornada, calculada como tiempo trabajado sin recargo.

La empresa proveerá al personal de jabón y papel higiénico en cantidad necesaria para su uso. Al personal de talleres se le proveerá de dos (2) toallas de género para manos y una (1) toalla de género para baño, por año y por cada trabajador, que se entregarán con la primera provisión de ropa de trabajo.

## **18.7 Ropa de Trabajo y Elementos de Protección Personal (EPP).**

Todo trabajador deberá ser provisto por el empleador, al menos semestralmente, de un juego de ropa de trabajo acorde a las condiciones del puesto en que se desempeñe. La primer entrega de ropa se hará dentro de los 15 (quince) días del ingreso del trabajador y consistirá en 3 (tres) juegos por única vez. Todo

lo dicho, sin perjuicio de la reposición de aquella que resulte deteriorada por circunstancias propias del trabajo antes de que transcurra dicho lapso.

La empresa proveerá de 2 (dos) juegos de ropa de invierno en marzo y 2 (dos) juegos de ropa de verano en setiembre. El cambio de ropa en vestuarios, al comienzo y finalización de la jornada, se hace durante el horario de tiempo de preparación previsto en el punto 6.5 del presente convenio.

La ropa de trabajo para el personal que desarrolle tareas en túneles será de tonalidades claras y fluorescentes (amarilla o naranja). Además, este tipo de prendas deberán llevar bandas reflectivas en todo el contorno de, al menos, mangas, botamangas y torso. Este personal deberá contar con destelladores y linterna para su desempeño de tareas.

El calzado de seguridad se entregará, en aquellos puestos de trabajo que así lo ameriten, junto con los dos primeros juegos de ropa y luego será repuesto anualmente.

Este calzado garantizará una resistencia eléctrica conforme a la mayor tensión existente en todas las dependencias de la empresa, será resistente a la acción de los hidrocarburos u otros solventes que se pudieran manipular y poseerá refuerzos con puntera de acero. En el caso de lavaderos y otras tareas que impliquen trabajos en superficies húmedas se proveerá a los trabajadores de botas de goma reforzadas con punteras de acero, campera y delantal impermeables.

En cuanto a los elementos de protección personal (EPP), éstos deberán ser provistos a los trabajadores una vez que se haya agotado el análisis de riesgos del puesto de trabajo tratando de eliminar el riesgo en la fuente, disminuyendo el tiempo de exposición del trabajador y habiendo agotado las instancias de implementación de elementos de protección colectiva. En este punto cobrará especial importancia el análisis efectuado por el Comité Mixto Higiene y Seguridad en el Trabajo.

Los EPP provistos deberán ser acordes al riesgo presente y homologados por organismos de certificación reconocidos nacionales o internacionales. Su uso estará condicionado a la capacitación previa que deberá recibir todo trabajador que

sea provisto de los mismos y su reposición se hará siempre conforme las especificaciones del fabricante.

La empresa deberá otorgar protectores auditivos a todo el personal del presente Convenio.

## **18.8 Capacitación.**

La capacitación del personal contemplada en el Punto 17 por medio de la Escuela de Capacitación y Formación Profesional comprenderá también la temática relacionada con las Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo.

Anualmente el Comité Mixto de Higiene y Seguridad elaborará la programación del dictado de dichas capacitaciones, abarcando todos los riesgos inherentes a los distintos sectores de trabajo como así también los fundamentos de la legislación vigente en materia de Higiene y Seguridad en el Trabajo. Las mismas se desarrollarán durante el horario laboral sin descuentos de ningún tipo sobre el jornal normal de trabajo. La carga horaria para este tipo de capacitación no será menor a 50 horas / año por cada trabajador.

Esta publicación de 1.000 ejemplares  
se terminó de imprimir en el mes de  
octubre de 2007  
en **Libres del Sur**  
Tel.: (4) 218-2477  
Hipólito Yrigoyen 1635, Avellaneda



La Comisión de Formación y Cultura realiza actividades vinculadas a las preocupaciones y problemáticas que viven cotidianamente los trabajadores del subte con el objetivo de fortalecer los lazos de solidaridad, revalorizar la memoria histórica del movimiento obrero y desarrollar un conocimiento desde y para los propios trabajadores.  
**fyc@metrodelegados.com;**  
**www.metrodelegados.com.ar**

El Taller de Estudios Laborales (TEL) está conformado por un grupo de profesionales que colabora activamente con el movimiento obrero a través de la capacitación, asesoramiento y realización de talleres de análisis orientados a la acción gremial. El TEL ha centrado su atención en las formas que asume esa ofensiva en los lugares de trabajo: las nuevas estrategias empresarias de explotación y control del trabajo, la flexibilización laboral y las nuevas tecnologías informatizadas.

**TALLER DE ESTUDIOS LABORALES**  
Rivadavia 717 - 7° piso - oficina  
702 (1002) Buenos Aires, Argentina  
Tel / fax: (54 11) 4331- 0558  
tel@tel.org.ar; www.tel.org.ar

