

A la atención de:

Sra. D^a. Cristina Fernández González

Ante la Dirección del Organismo Estatal de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

(Ministerio de Trabajo y Economía Social)

Código de Unidad Orgánica EA0041786

Paseo de la Castellana 63 28046 Madrid (Madrid)

Don _____, representante nombrado en Asamblea Ordinaria de Diciembre de 2023 de la **ASOCIACIÓN DE MECÁNICOS Y ELECTRICISTAS DE AUTOMOCIÓN-AMESA** (www.asociacionamesa.es) con NIF G44935856,

(se adjuntan como **Documento 1 "Actas asamblea ordinaria AMESA Diciembre 2023"**)

EXPONE:

Nos dirigimos ante este Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en **SOLICITUD DE INICIO DEL PROCEDIMIENTO GENERAL EN ORDEN AL ESTABLECIMIENTO DE COEFICIENTES REDUCTORES PARA REBAJAR LA EDAD DE JUBILACIÓN, O AL ESTABLECIMIENTO DE UNA EDAD MÍNIMA DE ACCESO A LA PENSIÓN**, para el colectivo de trabajadores de la actividad profesional **MECÁNICOS-AJUSTADORES DE CAMIONES Y AUTOBUSES EN GENERAL** (Mecánicos de Vehículos Pesados) y ello en virtud de lo dispuesto en el **art 10 del Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre**, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social, en base a los siguientes:

HECHOS Y FUNDAMENTOS

1º) Consideramos razonado que, **los trabajadores** de la actividad profesional **Mecánicos-Ajustadores de Camiones y Autobuses en general** (Mecánicos de Vehículos Pesados) CNO-SISPE 74011043, están expuestos en su trabajo, de manera histórica, y de forma aguda y persistente en la actualidad, a las **"Emisiones Diésel"** y **"Aceites de motor usados"**. Sustancias que son reconocidos cancerígenos de ámbito laboral de Categoría 1, en el **Real Decreto 665/1997, de 12 de mayo sobre la protección de los trabajadores a agentes cancerígenos durante el trabajo**.

2º) Es un hecho que, por ser inevitable, la presencia de estos elementos cancerígenos y de otras sustancias tóxicas durante toda la jornada, y ante la

imposibilidad de modificar actualmente las condiciones de trabajo que las eliminen, determina la naturaleza excepcionalmente tóxica de dicha actividad laboral.

3º) Existen amplios **MOTIVOS**, que sobradamente justifican la aplicación del Artículo 206 de la Ley General de la Seguridad Social sobre la Jubilación anticipada por razón de la actividad, los cuales, junto con las circunstancias fácticas que los sustentan, **EXPONEMOS**, para su valoración:

1. Identificación del grupo profesional y de la actividad laboral.
2. Elementos y funciones que determinan la naturaleza excepcionalmente tóxica.
3. Circunstancias objetivas y persistentes de la excepcional toxicidad actualmente.
4. Motivos de insalubridad y requerimientos físicos.
5. Morbilidad y mortalidad por enfermedad y su relación directa con este trabajo.

1. IDENTIFICACIÓN DEL GRUPO PROFESIONAL Y DE LA ACTIVIDAD LABORAL

Los Mecánicos-Ajustadores de camiones y autobuses en general (Mecánicos de vehículos pesados) CNO- SISPE 74011043, **ajustan, instalan, mantienen y reparan motores de gran cilindrada** (entre 5.000 y 16.000 c.c.), **de combustión interna y combustible Diésel casi en exclusiva; además de la parte mecánica y los equipos afines de camiones y autobuses.**

(se adjunta como *Documento 2 "Ficha CNO-7401: Mecánicos y ajustadores de vehículos de motor - Diciembre 2023 del Observatorio de las Ocupaciones del Servicio Público de Empleo Estatal)*

Estos vehículos según la clasificación de la Dirección General de Tráfico (DGT) y la definición del Reglamento General de Vehículos, son:

- **Autobuses-** Se incluyen en esta categoría, todos los vehículos automóviles especialmente diseñados para el transporte de viajeros con capacidad mayor de 9 plazas incluyendo al conductor; se incluye en este término los vehículos propulsados por medio de una red eléctrica (trolebuses).
- **Camiones-** Se incluyen en esta categoría todos los vehículos automóviles especialmente diseñados para el transporte de mercancías, cuya cabina no está integrada en el resto de la carrocería y con un máximo de 9 plazas, incluido el conductor; con excepción de las motocicletas de 3 ruedas cuya tara no exceda de 400 kilogramos.

(Se adjunta como *Documento 3 "Reglamentación sobre vehículos pesados-DGT 2015")*

Por otro lado, el **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, incluye en los **Datos del Registro General** la definición de:

- **Vehículo Pesado*-** Como vehículo automóvil especialmente acondicionado

para el transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado sea superior a 6 toneladas y cuya capacidad de carga exceda de 3,5 toneladas. Las cabezas tractoras tendrán la consideración de vehículos pesados cuando tengan una capacidad de arrastre de más de 3,5 toneladas de carga. **(También utilizado en la Encuesta Permanente de Transporte de Mercancías por Carretera-EPTMC, que estudia el conjunto de cabezas tractoras, remolques, semirremolques y vehículos rígidos destinados estrictamente al transporte de mercancías y con carga útil superior a 3,5 Toneladas)* <https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/transporte-terrestre/informacion-estadistica/datos-del-registro-general-definiciones>

Es una ocupación con una presencia masculina casi absoluta; los hombres representan cifras cercanas al 99 %. Hay trabajadores tanto por cuenta propia como por cuenta ajena. **Desarrollan su actividad laboral a nivel nacional según la Clasificación Nacional de Actividades Económicas-CNAE 2009 en las siguientes categorías:**

- Mantenimiento y reparación de vehículos de motor **CNAE 452** (73,56 %)
- Transporte terrestre de pasajeros **CNAE 493** y Transporte de mercancías por carretera servicio de mudanzas **CNAE 494** (4,48%)
- Alquiler vehículos de motor **CNAE 771** (2,72 %)
- Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería **CNAE 711** (2,40 %)
- Reparación de productos metálicos, maquinaria y equipo **CNAE 331** (2,40 %)
- Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto vehículos de motor y motocicletas **CNAE 46** (2,33 %)
- Recogida de residuos **CNAE 381** (2%)

(Se adjunta como **Documento 4 "Ficha Mecánicos y ajustadores de vehículos de motor del Servicio Público de Empleo Estatal 2015"** pag 3, Reparto de la contratación por actividades económicas más contratantes.)

2. LA PRESENCIA DE CANCERIGENOS (Grupo 1) DURANTE EL MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS, DETERMINA LA NATURALEZA EXCEPCIONALMENTE TÓXICA DE ESTA ACTIVIDAD

A. ELEMENTOS TÓXICOS PRESENTES

El *Real Decreto 427/2021 de 15 de junio*, incorporó nuevos agentes cancerígenos, de ámbito laboral y se añadieron los trabajos que implican **la exposición cutánea a aceites minerales previamente utilizados en motores de combustión interna y los trabajos que supongan exposición a emisiones de motores diésel**. Ambas sustancias están **presentes en los talleres de reparación de vehículos industriales**.

Tanto el CNO como el CNAE, están incluidos en la base de datos INFOCARQUIM (INFormación sobre CARcinógenos QUÍMicos) del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo-INSST:

- **Ficha 7- Trabajos que supongan exposición cutánea a aceites minerales previamente utilizados en motores de combustión interna.**

La *Agencia Internacional de Investigación sobre el Cáncer (IARC)* clasifica los aceites usados en motores de combustión interna como carcinógeno para el ser humano (Grupo 1) por su **capacidad de inducir cáncer de piel**. La principal vía de exposición, y con la que se relacionan las principales patologías o efectos adversos, es la **vía dérmica**. Su uso en motores de combustión interna genera cambios en la composición inducidos por el aumento de temperatura y la acumulación de restos de combustible sin quemar y productos de la combustión del motor, que hacen que **aumente considerablemente el contenido en hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP)**, elevando su peligrosidad.

(Se adjunta como *Documento 5 "Fichas INFOCARQUIM e INSST sobre aceites minerales usados"*)

- **Ficha 8- Trabajos que supongan exposición a emisiones de motores diésel.**

"La exposición a corto plazo (aguda) a concentraciones elevadas de emisiones de motores diésel puede producir principalmente irritación de las vías respiratorias y de los ojos, así como dolor de cabeza, mareos, náuseas... Una exposición a largo plazo (crónica), puede producir efectos más graves como inflamación pulmonar, exacerbación de la respuesta alérgica, afecciones cardiovasculares y agravar patologías previas de tipo cardiovascular o respiratorio y finalmente, cáncer de pulmón. La Agencia Internacional de Investigación sobre el Cáncer (IARC) ha clasificado las emisiones de los motores diésel como agente cancerígeno para el ser humano (Grupo 1)".

(Se adjunta como *Documento 6 "Fichas INFOCARQUIM e INSST sobre Emisiones Diesel"*)

La exposición a las emisiones de los motores diésel en los Talleres de Vehículos Pesados es cualitativa y cuantitativamente muy superior comparada con talleres de otro tipo de vehículos.

Dadas las características toxicológicas de este agente cancerígeno, es imposible establecer situaciones de riesgo "leve" por la cantidad de emisiones diésel presentes en los talleres, que evite la obligatoriedad de las medidas de prevención específicas cuya aplicación establece el Real Decreto 665/1997.

Otras sustancias cancerígenas del grupo 1B las citaremos en, motivos de insalubridad.

B. MOTIVOS DE LA EXCEPCIONAL PRESENCIA DE EMISIONES DIÉSEL EN FUNCIONES DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN.

La actividad laboral de este grupo profesional (mecánicos de camiones y autobuses)

se ha desarrollado históricamente y se sigue desarrollando en unos niveles elevados y crónicos de exposición a las emisiones diésel. Lo cual determina que sea susceptible de ser considerada excepcionalmente toxica, por estos motivos:

- 1) Los camiones y autobuses son vehículos de motor de gran cilindrada, diésel casi en exclusiva. La sustitución de este combustible a corto o medio plazo NO es posible.
- 2) El parque de camiones y autobuses tiene una antigüedad media de 14 años. El 90% de las reparaciones se realizan a vehículos dotados con tecnología Euro V, de 2009 o anterior. El humo que desprenden es capaz de saltar los sistemas contra incendios en determinadas situaciones.
- 3) El control de las emisiones de escape mediante desarrollos de ingeniería, con motores más eficientes, dotados con sistemas de tratamiento de los gases de escape del motor y los carburantes exentos o de bajo contenido en azufre junto a una normativa más restrictiva como la Euro VI no evitan la presencia de este cancerígeno en los talleres y en algunos procesos de reparación se aumentan.
- 4) Las averías de motor inhiben la regulación de gases contaminantes y no garantizan el correcto funcionamiento de los dispositivos de control de las emisiones instalados en el vehículo, mientras permanecen en el taller. Crean una falsa sensación de seguridad.
- 5) Uno de cada cuatro vehículos en taller, tienen el sistema de reducción catalítica averiado, momento en el que se producen unas emisiones descontroladas. Solo puede reactivarse esta función tras las pruebas diagnósticas y posteriores comprobaciones que se realizan de manera estacionaria en el taller durante 2 horas por vehículo, con los motores funcionando a media carga o en vacío. La emisión de gases contaminantes tipo NOx es hasta cien veces superior a la permitida.
- 6) Los más modernos, con Normativa Euro VI, de 2014 hasta la actualidad, disponen de filtros de partículas (FAP o DPF) y no se observa humo en las salidas de escape. Pero durante la limpieza estacionada en el taller de ese filtro de partículas (regeneración forzada), se aprecia la nube blanca de cenizas particuladas PM₁₀ y PM_{2.5} que forman parte de las emisiones diésel. Su tamaño hacen más difícil la separación de las inercias generadas por el propio vehículo estacionado y del propio aire. La contaminación no se queda en el entorno de trabajo si no que se extiende al resto de las instalaciones del taller.
- 7) Las medidas de prevención más adecuadas orientadas a sustituir los métodos de trabajo valorando si es posible trabajar con el cancerígeno en un circuito cerrado, en estos casos no son viables ya que la operativa está determinada por la avería. Al igual que el diseño y disposición del taller está determinado por dar un servicio de mantenimiento y reparación integral a estos vehículos.

- 8) Las medidas específicas de control como los Sistemas de ventilación por extracción localizada (VEL) con conducto flexible y aéreo conectado al escape no son una opción segura, NO atrapan los gases si no que los desplazan a puntos en las mismas puertas de los talleres, y esto no evita la reintroducción de los gases por el mismo aire al interior de las instalaciones que por la operativa del trabajo necesitan mantener las puertas de acceso abiertas para los vehículos, al igual que para mantener una correcta climatización y ventilación adecuada para el trabajo.
- 9) La exposición a este cancerígeno se da durante **toda la jornada laboral** y en **lugares cerrados o semiabiertos** como los talleres. **Puede afectar a trabajadores no involucrados** directamente en el proceso de reparación, pero que realizan parte de sus tareas dentro del taller o su puesto tenga acceso directo a este por puertas o ventanas.

3. CIRCUNSTANCIAS OBJETIVAS Y PERSISTENTES DE LA EXCEPCIONAL TOXICIDAD ACTUALMENTE

Las modificaciones técnicas en los vehículos pesados y los procesos de reparación en los talleres, no alteran de forma sustancial las condiciones de toxicidad en el trabajo y, en determinadas operaciones las aumenta.

- 1- LOS MOTORES DIÉSEL NO HAN SIDO SUSTITUIDOS, EN LO FUNDAMENTAL, DE LOS VEHÍCULOS UTILIZADOS PARA EL TRANSPORTE PESADO DE MERCANCÍAS Y PASAJEROS. LOS MOTORES ELÉCTRICOS COMO MEDIDA MÁS EFECTIVA NO SE HA IMPLEMENTADO.

La composición de los vehículos pesados sigue siendo prácticamente 100% diésel en los camiones y cercano al 70% en autobuses, aunque este porcentaje es mayor ya que los autobuses híbridos combinan el motor diésel con eléctrico.

Según los datos de la Asociación de Constructoras Europeas de Automóviles (ACEA), la venta en 2022 de camiones nuevos por tipo de combustible fue:

	Diésel	Eléctrico	Híbrido/Gas	Gasolina
<u>CAMIONES</u>	96,6%	0,6%	3%	
<u>AUTOBUSES</u>	67,3%	12,7%	20%	
<u>TURISMOS</u>	28%	12,1%	22,6%	36,4%

A diferencia de los vehículos industriales, la electrificación o sustitución del diésel en los turismos sí que se está implantando. <https://www.europapress.es/motor/sector-00644/noticia-966-camiones-matriculados-ue-2022-fueron-diesel-solo-06-electricos-20230308120547.html>

- 2- LA APLICACIÓN DE MEDIDAS TÉCNICAS ENCAMINADAS A REDUCIR LA EXPOSICIÓN A UN NIVEL TAN BAJO COMO SEA TÉCNICAMENTE POSIBLE COMO PRIMERA MEDIDA DE PROTECCIÓN NO ESTÁ GENERALIZADA.

Tres cuartas partes del parque de vehículos pesados, utiliza una tecnología Euro V (del 2008) o anterior. Las emisiones contaminantes en estos vehículos son de 4 a 20 veces superiores a la actual normativa Euro VI. Este tipo de vehículos más contaminantes representan cerca del 90% de las reparaciones realizadas en taller.

Las antigüedades de los vehículos industriales en España empeoran estas cifras.
Datos de la DGT en su última actualización de 2022:

Camiones Total de 2.366.271 unidades.

- 1/3 (767.888) tienen una antigüedad de más de 20 años de normativa Euro III o inferior,
- 1/3 (777.168) de entre 15 y 19 años, con normativa Euro IV
- 1/3 para camiones desde el 2009 hasta hoy (821.215) un 35% de normativa Euro V (287.425) y un 65% de normativa Euro VI.

Autobuses (*) Total de 60.128 unidades

- 20% tienen una antigüedad de 20 o más años con normativa Euro 3 o inferior.
- 20% de entre 15 y 19 años con normativa Euro 4.
- 20% de 10 a 14 años con normativa Euro 5.
- 40% con normativa Euro 6. 13.169 con más de 5 años de antigüedad y el resto con las diferentes actualizaciones que se establecieron desde 2018.

(*) Las normativas de seguridad vial hacen que sea un parque menos antiguo dentro de los vehículos pesados.

ANTIGÜEDAD PARQUE DE CAMIONES Y AUTOBUSES SEGUN DATOS DE LA DGT 2022						
Camiones	+ 20 años	%	de 15 a 19	%	Resto	%
2.366.271	767.888	32	777.168	33	821.215	35
Autobuses	+ 20 años	%	de 15 a 19	%	Resto	%
60.128	12.000	20	12.000	20	36.000	60

<https://www.dgt.es/menusecundario/dgt-en-cifras/>

(Se adjunta **Documento 7** "Resumen en español del informe "Potential options and technology pathways for delivering zero-carbon freight in Spain" realizado por la consultora Cambridge Econometrics")

- 3- EL CONTROL DE LAS EMISIONES DE ESCAPE MEDIANTE DESARROLLOS DE INGENIERÍA NO EVITA LA PRESENCIA DE ESTE CANCERÍGENO EN LOS TALLERES DE VEHÍCULOS PESADOS, Y EN UNOS TIPOS DE REPARACIÓN, LA AUMENTA.

Los desarrollos de ingeniería se basan en:

- a. Motores más eficientes. Menos consumo de combustible y más rendimiento.
- b. Dotados de sistemas de tratamiento, reducción catalítica, de los gases de

escape.

- c. Carburantes exentos o de bajo contenido en azufre.
- d. Normativas más restrictivas como la actual Euro VI.

No evitan la presencia de este cancerígeno en los talleres por:

- a. Las averías de motor, hasta las más simples, inhabilitan los sistemas de reducción catalítica.
- b. Las averías del sistema de tratamiento de los gases de escape, son una de las 4 más habituales en los vehículos diésel modernos (Euro VI).
<https://www.diariomotor.com/como/averias/diesel/>
- c. No se realiza ningún control preventivo sobre la composición del carburante cuando esto es causa de averías y aumenta la toxicidad de las emisiones por su alto contenido en azufre.
- d. Estas averías aumentan las emisiones diésel, porque dejan de funcionar en el vehículo los sistemas que las controlan. En estas condiciones, no cumplen la normativa Euro para la que están diseñados.

Reparar estas averías aumenta la presencia de los elementos cancerígenos:

- **Averías del sistema de regeneración-** Son averías del proceso de limpieza del filtro que recoge las partículas provenientes de la combustión del gasóleo del motor. La limpieza se produce con una **incineración controlada de las partículas** acumuladas en el filtro, **llegando a los 600°**. Esto se consigue con un aumento de las revoluciones y de consumo de carburante. Se da durante un tiempo determinado según el nivel de hollín acumulado en el filtro, entre 30 y 60 minutos. Esto se realiza de manera forzada, fuera de las instalaciones por riesgo de incendio, pero dentro del recinto del taller. Es apreciable una **nube blanca de partículas PM₁₀ y PM_{2.5}** que forman parte de las emisiones diésel y **restos sólidos de ceniza en el suelo**. Estos restos no se queda en el entorno de trabajo si no que se extiende al resto de las instalaciones del taller.
- **Averías en el sistema de reducción catalítica-** La diagnosis de estas averías se realizan de manera estacionaria en el taller con pruebas que requieren calentamiento del motor. Se consigue aumentando las revoluciones y el consumo, para alcanzar una **temperatura de 400°**. Durante 60-90 minutos no hay ninguna reducción de emisiones, multiplica por 100 las NO_x (las más nocivas). Como el proceso anterior, se realiza de manera forzada, fuera de las instalaciones por riesgo de incendio, pero dentro del recinto. **Las inercias generadas por el propio vehículo estacionado y del propio aire hacen inevitable que se extiendan al resto del taller**. Estas pruebas pueden realizarse varias veces por vehículo con este tipo de avería.

(Se adjunta *Documento 8 Estudio European Federation of Transport and Environment AISBL "Mediciones sobre gases contaminantes diesel en los procesos de regeneración*

del filtro de partículas" de 2018)

- 4- EN LOS TALLERES DE CAMIONES Y AUTOBUSES LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN QUE ACTUAN SOBRE EL FOCO EMISOR, AUN SIENDO PRIORITARIAS, NO EVITAN LA PUESTA EN SUSPENSIÓN Y DISPERSIÓN DE ESTOS CONTAMINANTES.

La implantación de un sistema de extracción que capture los humos de escape directamente en el foco emisor no existe. Los sistemas de extracción solo dispersan los gases de escape en las fachadas de las instalaciones. Por tanto, merecen una atención especial, por la necesidad de adoptar medidas específicas de control, estas situaciones en los garajes y talleres de camiones y autobuses, de manera que se impida la puesta en suspensión y dispersión de estos contaminantes por el ambiente de trabajo, ya que no está resuelta por dos motivos principalmente aunque hay otros:

(Se adjunta como **Documento 9** Extracto de la Revista Nº 73 "Seguridad y salud en el trabajo" Julio de 2013 - La emisión de aerosoles de partículas y gases en motores de diésel - de Manuel Bernaola Alonso, Centro Nacional de Nuevas Tecnologías. INSHT; mención expresa a esta cuestión en pag. 23)

- Aunque la nave en la que se realiza el mantenimiento y reparación, mantenga las puertas de entrada y salida abiertas como medida de ventilación general, los humos extraídos son susceptibles de ser reintroducidos por las sinergias del viento.
- Si la nave en la que se realiza el mantenimiento y reparación mantiene las puertas cerradas los gases que emiten todos los vehículos en las maniobras de entrada y salida, mas otras según la operativa, son susceptibles de permanecer suspendidas en el ambiente y por tanto de ser inhalados por los trabajadores que realizan las reparaciones y permanecen allí durante toda su jornada de trabajo.

En conclusión, NO SE PUEDE GARANTIZAR LA CALIDAD DEL AIRE en este tipo de actividad en las circunstancias normativas, tecnologicas y economicas actuales.

Esta circunstancia hace que existan otros trabajadores expuestos aunque no estén involucrados directamente con las emisiones de motor diésel, por ejemplo, chapistas, pintores, personal de almacén, de oficinas o de recepción, pero que, regularmente, están o entran en la zona de taller, la de mayor contaminación, para llevar a cabo alguna tarea de su trabajo.

4. MOTIVOS DE INSALUBRIDAD Y REQUERIMIENTOS FISICOS

INSALUBRIDAD

Otras emisiones contaminantes que se recogerá en la próxima normativa Euro VII ponen el foco en las partículas PM_{2.5} y PM₁₀ que se desprenden por el desgaste de

frenos y neumáticos a la circular. Son fibras cerámicas refractarias, clasificadas como Carcinogeno 1B; se utilizan en algunas piezas de automóvil como convertidores catalíticos, refuerzo de metales, escudos térmicos, airbags, pastillas de freno, embragues.

(Se adjunta como *Documento 10 "DOCUMENTACIÓN TOXICOLÓGICA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL LÍMITE DE EXPOSICIÓN PROFESIONAL DE LAS FIBRAS CERÁMICAS REFRACTARIAS" DELP 138 de 2022-INSST y Ficha Fibras ceramicas refractarias INFOCARQUIM*)

En los camiones y autobuses, estas partículas ferrosas abrasivas extremadamente perniciosas a la salud, se acumulan en grandes cantidades en las partes rodantes en forma de polvo. El trabajo en estas zonas con herramienta neumática y su manipulación generan nubes y manchas claramente identificables. Al igual que en las emisiones diésel, la dispersión de estas partículas una vez se ha removido los elementos rodantes, llegan a todo el taller por las inercias generadas por el propio vehículo estacionado al moverse. Esta sustancia permanece en el ambiente tiempo después de la finalización del trabajo.

(Se adjunta como *Documento 11 "Evaluación de la Calidad del Aire en España 2020" Extracto "Efectos para la salud del material particulado en España"-elaborado por la Subdirección General de Aire Limpio y Sostenibilidad Industrial del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.*)

Además de los procedimientos indicados hasta ahora, en la base de datos de InfoCarQuim estan recogidas hasta 18 sustancias carcinogenas de grado 1A-1B y mutágenas 1B-2 que se pueden encontrar en las actividades economicas donde desarrollamos la profesión.

(Se adjunta como *Documento 12 Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (2022). Calidad del Ambiente Interior en el trabajo. Madrid: Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. Extracto sobre particulas y fibras en suspensión*)

REQUERIMIENTOS FISICOS

Entendemos que debe tenerse en cuenta también que este grupo profesional, requiere de un esfuerzo físico relevante y un alto grado de atención, que a partir de una determinada edad resulta más gravoso desempeñar las funciones ligadas a su puesto de trabajo ya que exige un relevante esfuerzo físico, como se recoge en el IV Convenio Colectivo Estatal de la Industria, las nuevas tecnologías y los servicios del sector del metal, con fecha 3 de noviembre de 2021. En su **Artículo 27** sobre la *Jubilación parcial*, plantea que las medidas adoptadas por el **Real Decreto-ley 20/2018, de medidas urgentes para el impulso de la competitividad económica en el sector de la industria y el comercio en España**, no van dirigidas exclusivamente a mejorar la competitividad de las empresas del sector, sino que busca otro objetivo ligado a la prevención de riesgos laborales. Y fija como requisitos en su **apartado a)** *"Que la persona trabajadora que solicite el acceso a la jubilación parcial realice directamente*

funciones que requieran esfuerzo físico o alto grado de atención en tareas de fabricación, elaboración o transformación, así como en las de montaje, puesta en funcionamiento, mantenimiento y reparación especializados de maquinaria y equipo industrial en empresas clasificadas como industria manufacturera".

(Se adjunta como **Documento 13** "Guía de valoración profesional" 3ª Edición, año 2014 del Instituto Nacional de la Seguridad Social - Ficha Código CNO11:7401 MECÁNICOS Y AJUSTADORES DE VEHÍCULOS DE MOTOR, que recoge: COMPETENCIAS Y TAREAS - POSIBLES MENCIONES EN EL CUADRO DE ENFERMEDADES PROFESIONALES - GRADO DE REQUERIMIENTOS - POSIBLES RIESGOS Y CIRCUNSTANCIAS ESPECÍFICAS)

5. MORBILIDAD Y MORTALIDAD POR ENFERMEDAD LAS EMISIONES DIÉSEL Y SU RELACION CON EL TRABAJO DE MECANICO DE VEHICULOS PESADOS

Quienes empezaron a trabajar de mecánico de camiones y autobuses en 1990, lleva más de 30 años de exposición a estos cancerígenos. Quienes empiezan hoy siguen expuestos.

Se estima que el cáncer es responsable del 52% de las muertes relacionadas con el trabajo en la Unión Europea. Como consecuencia de la exposición a agentes cancerígenos en el trabajo, cada año unas 120.000 personas desarrollan cáncer y casi 80.000 pierden la vida.

De acuerdo con la Sociedad Española de Oncología Médica en España, se estima que la mortalidad por cáncer se incrementará de 113.000 casos en 2020 a más de 160.000 en 2040. **La probabilidad de desarrollar un cáncer empieza a aumentar de forma importante a partir de los 45-50 años, franja de edad en la que las personas son laboralmente activas.**

(Se adjunta como **Documento 14** "Estimaciones de la incidencia del cáncer en España, 2023. Red Española de Registros de Cáncer (REDECAN), 2023.")

CANCER de PULMÓN y VEJIGA

Dos de los cuatro cánceres más frecuentes (pulmón y vejiga) pueden tener como origen la exposición a emisiones diésel. Los cánceres más frecuentes diagnosticados en hombres (cogemos este índice por ser una profesión masculina casi en exclusiva), en España en 2023 al igual que en 2022, serán los de próstata (29.002), colon y recto (26.357), pulmón (22.266) y vejiga urinaria (17.731). A mucha distancia, los siguientes cánceres más frecuentes.

Actualmente, no existe un protocolo específico para la vigilancia de la salud para trabajadores expuestos a emisiones de motores diésel.

En 1988, la IARC clasificó las emisiones de motores diésel como probablemente carcinógeno en humanos, en su grupo 2A. En 2012, tras revisar los estudios más recientes, el mismo organismo concluyó que este agente químico es un agente cancerígeno para el ser humano, clasificándolo en el grupo 1, debido a la existencia de

pruebas suficientes en humanos, es decir, en estudios epidemiológicos, que demuestran que la exposición está asociada con un mayor riesgo de cáncer de pulmón. También existen evidencias limitadas que relacionan la exposición a estas emisiones con una mayor probabilidad de desarrollar cáncer de vejiga urinaria.

Una exposición a corto plazo (aguda) a concentraciones elevadas de emisiones de motores diésel puede producir irritación de las vías respiratorias y de los ojos, dolor de cabeza, mareos, náuseas y síntomas de inflamación de las vías respiratorias, variables entre individuos y de carácter transitorio. Cuando se da una exposición a largo plazo (crónica), se pueden producir efectos más graves como inflamación pulmonar, exacerbación de la respuesta alérgica, afecciones cardiovasculares y cáncer de pulmón (IARC, 2013). Así mismo, la exposición a este agente puede agravar patologías previas de tipo cardiovascular o respiratorio. Hay otros estudios epidemiológicos, que demuestran que la exposición está asociada con un mayor riesgo de cáncer de pulmón.

(Se adjunta como *Documento 15 "Nota de Prensa nº 213 de la Agencia Internacional de Investigación sobre el Cancer-OMS de 12 de Junio de 2012 "GASES DE ESCAPE DE LOS MOTORES DIESEL SON CARCINÓGENOS"*)

COMPLICACIONES RESPIRATORIAS

Hay numerosos estudios que relacionan la exposición al aire contaminado con una amplia cantidad de efectos adversos y complicaciones respiratorias.

La contaminación atmosférica también se vincula a patologías crónicas del sistema respiratorio. Un estudio sobre la calidad del aire desarrollado por la OMS atribuye a la **polución el 14 por ciento de las muertes prematuras por enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC)**

Los estudios que se han realizado para cuantificar la exposición a humos de escape diésel en varios sectores de actividad (Pronk, Coble, & Stewart, 2009), los trabajos en los muelles de carga y el de mecánicos de mantenimiento y reparación, se llegaban a niveles entre 20 y 40 µg/m3.

(Se adjunta como *Documento 16 Nota descriptiva de la OMS sobre la Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica-EPOC*)

POTENCIA la APARICIÓN de ALÉRGIAS

En 2017 un estudio liderado por la Dra. María Jesús Cruz, investigadora del CIBERES y jefe del grupo de investigación en Neumología Vall d'Hebron Institut de Recerca (VHIR) y por los Dres. Xavier Muñoz (jefe de grupo del CIBERES), Susana Gómez y Daniel Álvarez, del mismo grupo, ha demostrado que la contaminación provocada por las partículas en suspensión emitidas por los vehículos diésel potencia la aparición de alergias. Los resultados, publicados en la revista "Plos One", evidencian que "unos niveles de alérgeno que por sí solos no dan alergia, cuando se combinan con las partículas diésel sí la producen". El CIBER es un consorcio dependiente del Instituto de Salud Carlos III a través del Ministerio de Ciencia e Innovación y cofinanciado con fondos FEDER y FSE.

(Se adjunta como *Documento 17 "Effects of diesel exhaust particle exposure on a murine model of asthma due to soybean"*, publicado en la revista "Plos One"),

INFARTOS CEREBROVASCULARES (ICTUS)

El efecto nocivo de los contaminantes ambientales para la salud de la población va mucho más allá de su impacto sobre los problemas respiratorios y el cáncer; también afecta al sistema circulatorio cerebral incrementando el riesgo de sufrir un ictus.

El Instituto Hospital del Mar de Investigaciones médicas de Barcelona y el Instituto de Salud Global del Hospital Clínico de Barcelona realizaron un estudio con más de 2.700 pacientes atendidos en el Hospital del Mar entre 2005 y 2014 donde se analiza la relación entre las emisiones de los vehículos diésel y los infartos cerebrales. Las conclusiones de este estudio, publicadas en la revista Environmental Research, muestran que los días con más emisiones de hollín procedentes de motores diésel, aumenta un 20% la posibilidad de tener un ictus. Estas emisiones suponen un desencadenante en un plazo de 24-72 horas del ictus aterotrombótico, en pacientes que ya lo padecen de forma subyacente.

El estudio ha analizado la posible influencia de dos contaminantes, las partículas de menos de 2,5 micras (PM_{2.5}) y el carbón negro, el hollín, en el riesgo de sufrir un ictus. Esto actúa a corto plazo como desencadenante de un tipo concreto de ictus, el aterotrombótico, provocado por el desprendimiento de las placas de ateroma, que están formadas por colesterol, calcio y otras sustancias que se acumulan en las arterias y provocan la oclusión del vaso.

(Se adjunta como *Documento 18 "Short-term exposure to traffic-related air pollution and ischemic stroke onset in Barcelona, Spain"* publicado en la revista Environmental Research)

CÁNCER de PIEL y ESCROTO

Los aceites de motor usados están clasificados como cancerígenos para el ser humano (Grupo 1) por la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer (IARC, por sus siglas en inglés) por su capacidad de causar cáncer de piel. La IARC incluye este agente dentro de la revisión de la carcinogenicidad de los aceites minerales no tratados o con tratamiento leve, a los que se puede asimilar el efecto de los aceites usados de motor (IARC, 2012). La principal vía de exposición, y con la que se relacionan las principales patologías o efectos adversos, es la vía dérmica.

Cuando la piel se impregna con aceites de motor usados, ya sea directamente o por contacto con ropa manchada, se pueden producir irritaciones y reacciones alérgicas (Nowak et al., 2019). También se han observado efectos como eczema, exceso de la grasa en la piel y acné. Además, como ya se ha indicado, se ha demostrado que la exposición por vía dérmica a los aceites de motor usados puede causar cáncer de piel, observado en el escroto (CONCAWE, 1986; IARC, 2012). **El cáncer de escroto es una enfermedad rara, asociada únicamente a exposiciones laborales.**

Los trabajadores que pueden presentar una mayor exposición a los aceites de motor usados son aquellos que se dedican al mantenimiento, reparación o reglaje de estos motores. En concreto, la profesión de mecánico de automóviles o de cualquier otro equipo que tenga un motor de combustión, y las operaciones en las que se vacíe el aceite de motor o se entre en contacto con piezas impregnadas, serán las más comprometidas.

CONCLUIMOS todo lo expuesto haciendo constar que, hay indicios más que suficientes para poder establecer una **relación directa entre la exposición a los agentes cancerígenos del grupo 1 y elevados índices de morbilidad y mortalidad en los mecánicos de Vehículos Pesados**. A lo que hay que añadir las condiciones de insalubridad, por las partículas de polvo de freno, embrague y neumático suspendidas en el ambiente del taller y que contienen **fibras cerámicas refractarias**, y los requerimientos físicos de una profesión que exige un relevante esfuerzo, difícil de cumplir a partir de una determinada edad.

Por todo lo antedicho y en especial haciendo valer **los criterios que fija el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST)** en la *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, 2023-2027* (se adunta como **Documento 19 el Anexo 1**) donde establece las líneas de trabajo de la Agenda Nacional para la Prevención del Cáncer de origen Profesional, **SOLICITAMOS:**

1º) Que se traslade esta petición a la Secretaria de Estado de la Seguridad Social, para que conforme establece el art. 10. del Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, pueda iniciarse de oficio, el procedimiento general que permita anticipar la edad de jubilación de este grupo profesional y el establecimiento de coeficientes reductores de la edad de jubilación.

2º) Que se recopile toda la información disponible en las diferentes fuentes para obtener datos e información de cáncer entre los Mecánicos-Ajustadores de camiones y autobuses en general (Mecánicos de vehículos pesados) CNO- SISPE 74011043, así como el índice de morbilidad en enfermedades respiratorias y músculo esqueléticas entre otras.

3º) Que una vez recogida dicha información se inicie el procedimiento previo que analice las características recogidas en el Artículo 11 punto 2 Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

OTROSI, y en atención a los compañeros que no estén ejerciendo en estos momentos la profesión, pero lo hayan hecho durante un tiempo suficientemente reconocido, **OTRA VEZ SOLICITAMOS** que se tenga en cuenta el preámbulo del R.D.1698/2011 que dice:

"En varios países de la Unión Europea también se contempla la posibilidad de la jubilación anticipada, por haber realizado trabajos que impliquen penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad, exigiéndose la acreditación de ciertos periodos mínimos de desempeño de trabajo en la actividad de que se trate, para poder obtener la reducción de la edad necesaria para causar la pensión.

Este procedimiento se aplicará, en todo caso, a nuevos colectivos, sectores o actividades, en las escalas, categorías o especialidades correspondientes, que actualmente no tienen reducción de la edad de jubilación, pero no afectará a los trabajadores que ya la tengan, tales como mineros, personal de vuelo, bomberos, etc., si bien estos colectivos también podrán solicitar la modificación de sus coeficientes reductores, a través del procedimiento general establecido en el real decreto".

En el lugar y la fecha indicado Ut Supra