Tras numerosas solicitudes de medidas para afrontar los riesgos por contaminación atmosférica, en diciembre recibimos un correo de D. Francisco J. López Carmona (Director General de Gestión y Vigilancia de la Circulación), que adjuntaba BORRADOR DEL **PROTOCOLO DE ACTUACIÓN DEL CUERPO DE AGENTES DE MOVILIDAD DURANTE EPISODIOS DE ALTA CONTAMINACIÓN POR DIÓXIDO DE NITRÓGENO EN LA CIUDAD DE MADRID** y nos solicitaba que lo revisáramos, haciéndole llegar cualquier comentario o sugerencia. Por eso ayer le contestamos así:

A/A.: Francisco J. López Carmona

Buenos días,

Como respuesta a su correo, le indicamos que la próxima semana remitiremos por escrito nuestras sugerencias y correcciones al protocolo recibido, **que resulta imprescindible en caso episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno en la ciudad de Madrid, siendo urgente implementar las medidas de protección de la salud de las y los trabajadores.**

Sin embargo, lo previsto nos parece insuficiente, pues además debe tenerse en cuenta:

- Que la desactivación de esa alerta **no indica bajos niveles de contaminantes en el lugar de trabajo** . Solo mide en la ubicación de esas estaciones remotas, generalmente alejadas del personal y que se han dispuesto para adoptar medidas de salud pública general, no de prevención de riesgos laborales.

- Que la evaluación de riesgos de las y los agentes de movilidad en los puestos de calle NO refiere ni una sola medición de contaminantes ni durante la totalidad de la jornada laboral, ni mediante muestreo, por tanto, y hasta la fecha, tras 11 años de servicio, aún **NO SE DISPONE DE INFORMACIÓN DE LA CONCENTRACIÓN AMBIENTAL EN NINGÚN PUESTO DE TRÁFICO, QUE SIRVA PARA COMPARARLOS CON LOS VALORES LÍMITE AMBIENTALES**
tolerables, que sería el modo de valorar el riesgo de una desconocida exposición real.

- Que en el caso de actividades que entrañen una exposición a varios agentes químicos peligrosos, la evaluación debería haberse realizado atendiendo al riesgo que presente la combinación de dichos agentes y mantenerse actualizada, revisándose por ejemplo cuando se produzcan modificaciones en las condiciones existentes en el momento en el que se hizo la evaluación, como ocurre con estos episodios de alta contaminación.

- La presencia de otras sustancias perjudiciales como el monóxido de carbono (CO), el dióxido de azufre (SO2), los contaminantes orgánicos persistentes (COP), los compuestos orgánicos volátiles (COV), el Ozono (O3), las partículas (como las que proceden del polvo del asfalto y determinados metales -hierro (Fe), bario (Ba), plomo (Pb), cobre (Cu), zinc (Zn), cadmio (Cd), antimonio (Sb)- por el desgaste de frenos, embragues, neumáticos…).

El principio de precaución establece que **la incertidumbre no debe frenar la acción preventiva si el riesgo potencial es tan elevado como en estas situaciones**
.

En cualquier caso, le reconocemos el esfuerzo que está realizando y le proponemos nos convoque lo
antes posible a participar en una mesa de trabajo
,
formada por técnicos y delegados de prevención, para consensuar los métodos de evaluación de esos riesgos y las medidas correctoras a aplicar en todas las situaciones…

Sin otro particular, reciba un cordial saludo.

También aprovechamos para comunicarte que: **1) mañana 15 de enero, por fin atenderán nuestra petición de evaluación de riesgos de la Sección Norte, 2) hemos pedido a la Inspección de Trabajo que se pronuncie sobre la falta de evaluación de riesgos psicosociales en el Cuerpo de Agentes de Movilidad.**