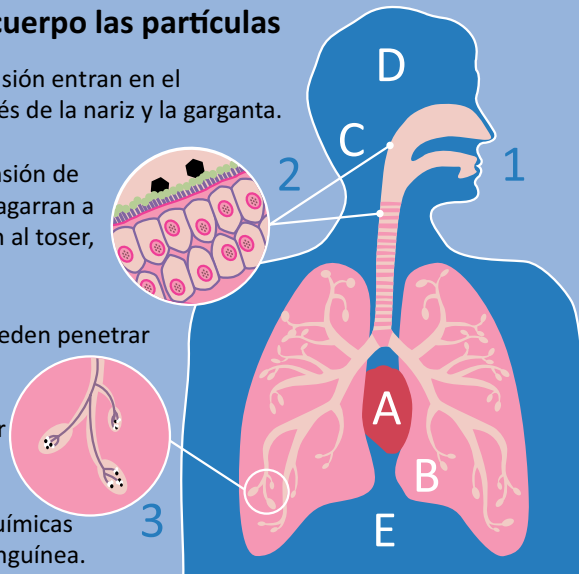


CAMPAÑA CONTRA LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LOS AEROPUERTOS

Cómo entran en el cuerpo las partículas

1. Las partículas en suspensión entran en el sistema respiratorio a través de la nariz y la garganta.
2. Las partículas en suspensión de mayor tamaño (PM10) se agarran a la mucosidad y se eliminan al toser, estornudar y tragar.
3. Las partículas PM2,5 pueden penetrar profundamente en los pulmones y desplazarse hasta los alveolos, y causar así problemas en los pulmones y en el corazón, y transportar sustancias químicas dañinas a la circulación sanguínea.



Cada vez son más los científicos que piensan que la contaminación del aire con partículas en suspensión en los entornos urbanos aumenta el riesgo de:

- A. Cardiopatías
- B. Enfermedades respiratorias crónicas
- C. Coágulos sanguíneos
- D. Muerte prematura
- E. Diversos tipos de cáncer

Según un documento de trabajo publicado por la Oficina Nacional de Investigación Económica de EE. UU. titulado 'Aeropuertos, Contaminación Atmosférica y Salud': "Los aeropuertos son una de las mayores fuentes de contaminación ambiental de los Estados Unidos... la continua congestión de las pistas aeroportuarias contribuye considerablemente a los niveles locales de contaminación y a la salud de los residentes que viven en las cercanías y están expuestos al aire de los aeropuertos".

¿Cuáles son los riesgos para la salud de los trabajadores y trabajadoras aeroportuarios?

El documento habla de un grave riesgo para la salud de los "residentes que viven en las cercanías y están expuestos al aire de los aeropuertos". ¿Y qué hay de los riesgos para la salud de los empleados y empleadas aeroportuarios que trabajan en aeropuertos y que, normalmente, viven cerca de ellos?

Si bien la investigación científica de la contaminación atmosférica con partículas ultrafinas (PUF) aún está en sus comienzos, tenemos suficientes datos para responder a esta pregunta: **La combustión del**

gasoil para reactores y del combustible que utilizan los equipos de manipulación de equipajes emiten partículas ultrafinas, lo que puede generar un alto nivel de exposición a estas sustancias por parte de los empleados y empleadas que trabajan en los aeropuertos. Varios aeropuertos han informado de la existencia de altos niveles de PUF, especialmente en el área de estacionamiento de las aeronaves. Cientos de miles de trabajadores y trabajadoras de la aviación que trabajan cerca de los aviones se exponen gravemente a las muy dañinas PUF.

¿Qué son las PUF?

Las PUF son partículas en suspensión de tamaño nanoscópico - menos de 100 nanómetros de diámetro o inferior a 0,1 micrómetros -. Las PUF pueden ser absorbidas por los pulmones si pasan directamente al revestimiento de estos, desde donde pueden transferirse directamente al torrente sanguíneo.

Los datos revelan diferencias notables en los niveles de exposición a estas partículas entre

los grupos ocupacionales que trabajan en aeropuertos.

Los encargados del equipaje están expuestos a unas concentraciones medias siete veces mayores que las de los empleados/as que trabajan principalmente en el interior. Una estimación aproximada de la exposición a la que se someten los encargados del equipaje durante una hora de trabajo en hora punta es de 45 000 millones de partículas.

Los conductores de los vehículos que transportan comidas, el personal de limpieza y los empleados en la seguridad de las zonas de acceso de las aeronaves están expuestos a concentraciones intermedias.

Se espera que la industria de aviación civil crezca un 3,1 % al año durante los próximos 20 años. Si no se hace nada al respecto, la contaminación del aire en los aeropuertos y los riesgos para la salud asociados a ella aumentarán de manera exponencial.

¿Qué están haciendo los sindicatos del sector de aviación?

Gracias a la magnífica labor realizada en el Aeropuerto de Copenhague, el Aeropuerto de East Midlands en el Reino Unido comenzó a analizar





la calidad del aire en el área de estacionamiento de aeronaves. Estos controles desvelaron que en numerosas ocasiones los niveles de PUF son los mismos que los que se dan en hora punta en el centro de una ciudad ajetreada; otras veces los niveles fueron tan altos que el equipo no fue capaz de medirlos.

El Aeropuerto de Gatwick ha elaborado un folleto sobre las PUF a efectos de aumentar la concienciación. Es más, se ha pedido a los sindicalistas firmar una carta modelo dirigida al director general del Aeropuerto de Gatwick abordando este asunto, y devolverla a los representantes de sus lugares de trabajo.

En 2013, la ITF remitió a la 38ª Asamblea de la Organización

Caso práctico: Las empresas y los sindicatos afrontan la contaminación del aire

En 2010, se llevó a cabo en el Aeropuerto de Copenhague un estudio para analizar los niveles de PUF y la exposición de los empleados y empleadas que trabajan cerca de las aeronaves. Los resultados fueron alarmantes. La investigación reveló que los niveles de PUF encontrados en uno de los lugares que se examinaron eran casi cuatro veces más altos que los niveles ambientales del exterior del aeropuerto.

En 2011, El Centro Danés para el Medio Ambiente y la Energía publicó un informe en el que reconocía que los niveles de PUF son tres veces más altos alrededor de las aeronaves que en una calle ajetreada en hora punta, y que las lecturas en horas punta son entre cinco y seis veces más altas.

En el Aeropuerto de Copenhague, tanto las empresas como los sindicatos creen que la calidad del aire en los aeropuertos es un problema grave.

Hasta la fecha, la Junta Nacional de Salud de Dinamarca ha reconocido oficialmente como enfermedad ocupacional diez casos de cáncer de próstata padecidos por trabajadores aeroportuarios de Dinamarca.

“**La contaminación atmosférica en los aeropuertos acorta la vida de los trabajadores y trabajadoras. Ningún empleado aeroportuario debería enfermar por realizar su trabajo. Es más, reducir la contaminación ambiental en los aeropuertos es una situación en la que todos ganan y que beneficia a todas las partes afectadas.**”

Lars Brogaard, Responsable de Salud y Seguridad, Federación Unificada de Trabajadores de Dinamarca (3F)

de Aviación Civil Internacional (OACI) una nota de estudio titulada “Efectos perjudiciales de la exposición a las partículas finas”. La nota obtuvo un apoyo generalizado de los delegados y fue enviada al Comité sobre la Protección del Medio ambiente y la Aviación: Ahora, la ITF está presionando a la OACI para que ponga en marcha el contenido de este documento de trabajo.

Nuestra labor en la OACI

La nota de estudio de la ITF describía las posibles inquietudes de tipo sanitario derivadas de la exposición de los empleados de aeropuertos a partículas ultrafinas procedentes del escape de las aeronaves y de motores diésel en dichos aeropuertos, e invitaba a la Asamblea a instar a la OACI a que amplíe consecuentemente sus políticas y prácticas relativas a

la protección del medio ambiente a la protección de la salud y la seguridad de los empleados. La ITF ha pedido a la OACI incorporar la contaminación atmosférica que generan los motores diésel en su ‘Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medio ambiente -Disposiciones generales, ruido y calidad del aire local’. Además, la ITF introdujo en 2015 un Grupo de Trabajo sobre la Calidad del Aire; el Grupo mantuvo su reunión inaugural el 27 de febrero de 2015 en la ITF House, Londres.

¿Cómo pueden los sindicatos hacer campaña en contra de la contaminación atmosférica?

Podemos hacer campaña de forma coordinada bajo el auspicio del Grupo de Trabajo sobre la Calidad del Aire y

- Animar a invertir en Grupos Electrónicos de Pista
- Reducir el número de veces que se dejan los vehículos al ralentí
- Garantizar que los motores se apagan cuando sea posible
- Promulgar una normativa que exija que las aeronaves utilicen un solo motor cuando ruedan por la pista antes de despegar y después de aterrizar
- Animar a efectuar más mediciones e investigaciones
- Concienciar a los trabajadores y trabajadoras de aeropuertos
- Determinar otras medidas sencillas y de bajo coste que se puedan aplicar inmediatamente
- Cabildear a las organizaciones internacionales y regionales, gobiernos nacionales, autoridades y empleadores aeroportuarios pertinentes
- Formar alianzas con expertos en comunidad y medio ambiente
- Establecer grupos de trabajo a efectos de afrontar la contaminación ambiental con la participación de todas las partes interesadas pertinentes, como propietarios de aeropuertos, líneas aéreas, autoridades del sector de aviación y sindicatos.

Su sindicato puede ponerse en contacto con el Grupo de Trabajo sobre la Calidad del Aire de la ITF:

ITFAirQualityWorkingGroup@itf.org.uk

