



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 20: Protección del medio ambiente – Ruido de las aeronaves – Política, normalización y apoyo a la implantación

LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LOS AEROPUERTOS: UNA AMENAZA GRAVE PARA LA SALUD DE PERSONAL AEROPORTUARIO

[Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

RESUMEN

El presente documento informativo hace referencia a los nuevos estudios sobre la contaminación del aire en los aeropuertos, las fuentes de contaminación, la exposición de los trabajadores a las partículas ultrafinas y las medidas para paliar la contaminación.

Destaca, además, el éxito de la cooperación orientada a la búsqueda de soluciones que mantienen el Aeropuerto de Copenhague, las compañías que operan en dicho aeropuerto y los sindicatos representantes del personal.

Cada aeropuerto puede lograr cambios positivos adoptando medidas a escala local, pero para solventar el problema resulta imprescindible la intervención de la OACI.

Este documento acoge con satisfacción los avances, pero, paralelamente, subraya la urgencia del problema.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico – <i>Protección del medio ambiente</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	Llamar la atención de la comunidad de la aviación civil internacional sobre este problema vital, y tanto tiempo ignorado, a fin de ofrecer soluciones viables.
<i>Referencias:</i>	

¹ Las versiones en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso fueron proporcionadas por la ITF.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación internacional de sindicatos de trabajadores y trabajadoras del transporte. Está compuesta por 674 organizaciones sindicales independientes, representantes de 4,8 millones de trabajadores y trabajadoras del transporte en 147 países. Es una de las Federaciones Sindicales Internacionales aliadas de la Confederación Sindical Internacional (CSI). La ITF representa a más de 650 000 trabajadores y trabajadoras de la aviación civil en todo el mundo, a quienes da voz a escala internacional.

1.2 Las personas que trabajan en los aeropuertos, cerca de los tubos de escape de los motores de los aviones (tanto de los motores principales como de las unidades auxiliares de potencia o APU -por su sigla en inglés-) y/o de motores diésel (de vehículos, equipos de manipulación y de carga, etc.) están expuestas a una compleja mezcla de contaminantes atmosféricos potencialmente nocivos para la salud. Hace ocho años se publicó el primer estudio que demostró que, en estas personas, se observa una mayor prevalencia de daños en el ADN. El Consejo Nacional de Accidentes del Trabajo de Dinamarca acaba de reconocer la contaminación del aire en los aeropuertos como la causa más probable de varios casos de cáncer. La contaminación supone un riesgo laboral grave e ignorado. El principal problema radica en las partículas ultrafinas de los gases de escape de los motores de las aeronaves y de los motores diésel. Se sabe que estas partículas diésel ultrafinas provocan cáncer, enfermedades cardiovasculares, coágulos sanguíneos, derrames cerebrales y enfermedades de las vías respiratorias (bronquitis, EPOC) y, por consiguiente, elevan el riesgo de enfermedades laborales graves y muertes prematuras. Gracias a una serie de estudios científicos, hoy sabemos más sobre la toxicidad de estas partículas ultrafinas.

2. ANÁLISIS

2.1 La seguridad del funcionamiento del sistema de transporte aéreo en el mundo depende de las competencias y compromiso de estos trabajadores y trabajadoras. La diferencia entre exposición aguda y crónica a la contaminación del aire en las ciudades está bien establecida y se entiende claramente. Por ejemplo, en 2015, investigadores de la universidad británica King's College, publicaron un estudio sugiriendo que la contaminación atmosférica acorta entre 9 y 16 meses la vida de los habitantes de Londres.

2.2 Los cuatro contaminantes que más preocupación suscitan son el dióxido de nitrógeno (NO₂, un gas que emiten los tubos de escape de los automóviles, sobre todo los de motor diésel), el ozono (la forma triatómica del oxígeno, que irrita los pulmones), el dióxido de azufre (SO₂) y partículas de hollín de menos de 2.5 micrones de diámetro (partículas ultrafinas). Estos contaminantes pueden provocar una variedad de problemas médicos, como asma, enfermedades coronarias, coágulos sanguíneos, cáncer de pulmón, entre otros tipos de cáncer, y paralización del crecimiento pulmonar infantil.

2.3 En muchas ciudades, los niveles de NO₂ superan habitualmente los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), límites por encima de los cuales entrañaría un riesgo a largo plazo para la salud (límites promedio anuales). Esto mismo sucede con las partículas ultrafinas.

2.4 La concentración de contaminantes atmosféricos se mide en puntos de seguimiento representativos de la exposición de la población. Sin embargo, los niveles de contaminación atmosférica pueden ser superiores en las proximidades de las fuentes específicas de contaminación atmosférica — como las carreteras, las centrales eléctricas y fuentes fijas de emisión y los aeropuertos—. Por lo tanto, la protección de las poblaciones que viven y trabajan en estos entornos requiere medidas especiales, que permitan mantener los niveles de contaminación por debajo de los valores recomendados.

2.5 Un reciente informe de Transport 2000, titulado *Plane Truth*, señala que las personas y el medio ambiente están gravemente amenazados por la industria de la aviación en rápido crecimiento; en concreto, por los mayores niveles de ruido y de contaminación del aire. Una investigación estadounidense ha relacionado las partículas ultrafinas y la contaminación atmosférica general producida por el aeropuerto SeaTac de Chicago, con el elevado número de cánceres que presenta el vecindario.

2.6 La situación de los trabajadores y trabajadoras aeroportuarios es aún más sombría. En 2010, un estudio llevado a cabo en el aeropuerto de Copenhague para medir los niveles de partículas ultrafinas y la exposición de los empleados que trabajan cerca de los aviones reveló resultados alarmantes: los niveles de partículas ultrafinas en uno de los puntos de seguimiento superaban casi cuatro veces los niveles de fondo fuera del aeropuerto. En 2011, el Centro de Medioambiente y Energía de Dinamarca publicó un informe confirmando que los niveles de partículas ultrafinas son tres veces superiores a los de cualquier calle transitada en hora punta y que, en el seguimiento realizado en las horas punta, llegaba a ser entre cinco y seis veces superior.

2.7 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.

2.8 La ITF remitió a la 38ª Asamblea Trienal de la 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:

2.8.1 En la nota WP/327, la Federación internacional de los trabajadores del transporte (ITF) describía las posibles inquietudes de tipo sanitario derivadas de la exposición de los empleados de aeropuertos a partículas extrafinas 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 puso de relieve que se ha constituido un grupo de trabajo compuesto por directores del aeropuerto de Copenhague, compañías que operan en el aeropuerto y sindicatos representantes de los empleados de este, lo que podría constituir un punto de partida para los debates.

2.8.2 El presidente dijo que la OACI continúa trabajando con una serie de organizaciones internacionales, incluida la Organización Mundial de la Salud, sobre los efectos de la aviación en el medio ambiente en las proximidades de los aeropuertos. Se aclaró que el CAEP realiza actualmente un programa de trabajo encaminado a elaborar una norma de certificación de materia particulada (PM) no volátiles (nvPM) de los motores de aeronave y que está en marcha una investigación para profundizar en el conocimiento de la formación de partículas volátiles, y que la información proporcionada por la ITF se señalaría a la atención del CAEP para que la considerara en el marco de su labor.

2.9 La nota de estudio invitaba a la Asamblea a instar a la OACI a ampliar sus políticas y prácticas en materia de protección del medio ambiente, a fin de incorporar la protección de la salud y seguridad de los empleados.

3. **MEDIDAS**

3.1 Considerando los múltiples estudios científicos que recientemente revelan la urgencia de este problema y los avances logrados por todas las partes en el Aeropuerto Internacional de Copenhague, la ITF, una vez más, quiere destacar la importancia y la urgencia de incorporar la contaminación del aire producida por los motores diésel en la “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”.

3.2 Asimismo, la ITF pone su experiencia y conocimientos a disposición del CAEP y de cualquiera de sus miembros, con objeto de hacer un seguimiento de los avances logrados hasta la fecha.