

SALUD

LA FALTA DE LIMPIEZA DE LOS AVIONES: EL VERDADERO RIESGO PARA LOS ALÉRGICOS

ESTUDIO. Conclusiones se obtuvieron a partir de análisis de todas las pruebas realizadas por la autoridad aeronáutica británica entre los años 1980 y 2023.

Agencias

La extendida creencia de que los alérgenos de los frutos secos se propagan a través de los sistemas de ventilación de los aviones no tiene fundamento científico, confirma un estudio que alerta de paso que el verdadero riesgo para los alérgicos está en la falta de limpieza de los aviones.

La conclusión, recogida en un estudio publicado en la revista Archives of Disease in Childhood, es fruto del análisis de todas las pruebas realizadas por la Autoridad de Aviación Civil del Reino Unido entre 1980 y 2023.

Además de a los frutos secos, los investigadores se han fijado en qué evidencias hay de los vapores de pescado/marisco o de la exposición a la harina de trigo en el aire que se res-

pira en los aviones, y el resultado es que no se ha detectado afectación para quienes padecen alergias alimentarias.

De entre los frutos secos, "los alérgenos del maní pueden detectarse en niveles muy bajos en el aire al pelarlos, pero el polvo se asienta rápidamente y solo puede detectarse muy cerca de los frutos secos, lo que implica que apenas circula polvo en el aire", subrayan.

Los sistemas de ventilación de las cabinas de los aviones están diseñados para hacer circular el aire a través de la aeronave y no a lo largo de la cabina, "lo que minimiza la posibilidad de que los contaminantes generados por los pasajeros se propaguen por la cabina".

Al mismo tiempo, el aire se intercambia completamente cada 3-4 minutos durante un vuelo, frente a los 10 minutos

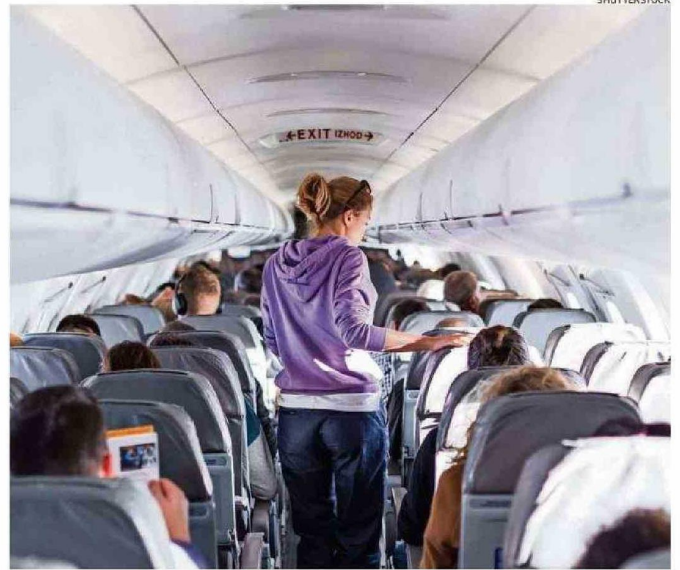
de los hospitales por ejemplo.

Es más, en los grandes aviones comerciales modernos, aproximadamente la mitad del aire que entra es aire recirculado que ha pasado por filtros de partículas que eliminan eficazmente el polvo, los vapores y los microbios, y capturan posibles partículas de alimentos en un aerosol, mientras que la otra mitad procede del exterior.

EL VERDADERO RIESGO

El verdadero riesgo, según los autores, está en "la falta de limpieza de los aviones", especialmente de aquellos que realizan rutas cortas, ya que los restos de alérgenos quedan sin limpiar en las superficies (bandejas, pantallas de video o los asientos).

"Los residuos superficiales suponen el principal riesgo, probablemente acentuado por los rápidos cambios de ruta de



LOS AVIONES QUE REALIZAN RUTAS CORTAS INVOLUCRAN MAYOR RIESGO PARA ALÉRGICOS, DICE EL ESTUDIO.

muchas aerolíneas", subrayan.

Las proteínas de los alimentos suelen ser "pegajosas" y quedar adheridas a superficies de asientos, sistemas de entretenimiento de los respaldos y las bandejas, que si pueden provocar una reacción a quien padece una alergia alimentaria si no se lava las manos antes de tocarse la boca o la cara.

La mejor forma de evitar este riesgo es garantizando una limpieza adecuada del avión, pero en lo que a cada ciudadano respecta, los investigadores recomiendan, especialmente a quienes tienen alergias alimen-

tarias, que antes de sentarse en el asiento limpien las superficies que han tocado otras personas en vuelos previos con toallitas desinfectantes.

Por ello, aconsejan a las compañías que los pasajeros alérgicos embarquen antes en los aviones, como ya exige el departamento de Transporte a las aerolíneas en Estados Unidos.

Los autores también sugieren a los pasajeros con riesgo de anafilaxia alimentaria que lleven autoinyectores de adrenalina en su equipaje de mano, porque no siempre se incluyen en los botiquines médicos de a

bordo, ni la tripulación de cabina está autorizada a utilizarlos.

"Las aerolíneas deberían tener políticas más claras en relación con las alergias alimentarias, fácilmente disponibles en sus páginas web, y divulgarlas bien entre su personal de cabina y de tierra para que puedan aclarar dudas a los pasajeros alérgicos", indican.

A pesar de todo, los datos del Reino Unido ponen de manifiesto que las reacciones alérgicas a los alimentos son entre 10 y 100 veces menos frecuentes durante los vuelos que en tierra.