



Labor Today



El Trabajo Diario

Bilingual Publication (Publicación BILINGÜE) of Labor United for Class Struggle

Post Office Box 93116, Los Angeles, CA. 90093 www.labortoday.us E-mail: joseph@labortoday.us (323) 239-6335

CLASS ORIENTED, UNITING, DEMOCRATIC, INDEPENDENT, MODERN, INTERNATIONAL

CLASISTA, UNITARIA, DEMOCRATICA, MODERNA, INDEPENDIENTE, INTERNACIONAL

Diesel Fumes Join Asbestos As a Primary Worker Killer

BOTH CAN BE CONTROLLED and PREVENTED

Asbestos is a well known worker Killer. Worker and Trade Union action forced the US federal government to label it as a killer. But, employers have found a way around worker protection. And, of course, it saves them money. What is it?

Asbestos Workers Medical Monitoring Programs, which thousands of workers are being placed on, is not full protection, not even close. It's a cynical way for employers to avoid their responsibilities and criminal liability. For example, when workers leave their job title that exposed them to this deadly substance, they are automatically dropped from the program. That's right when they retire, get promoted, move to a different job title in the company or agency they are dropped from the Program. This is a disaster. By all expert reports, asbestos remains a threat to all exposed workers, and residents, for 30 to 40 years after exposure --- you get the picture. The US OSHA federal regulations/protections also stops after the worker leaves his or her job that exposed them. State and local governments are not helpful on these issues.

What to do? Workers must be continually covered, that is, medically monitored for 30-40 years after exposure. Trade unions can negotiate this with their

employers who can provide special Asbestos Medical Monitoring programs within specialized occupational health clinics. Make sure these clinics have Board Certified Occupational Health Physicians and personnel to administer the best testing protocols. The union and workers must be involved throughout this whole process. Total Transparency is required. Asbestosis, Mesothelioma and lung cancer can be detected and workers can be protected in this manner.

DIESEL FUMES CAUSE LUNG CANCER

Yes, Diesel Fumes cause lung cancer. That has been publically reported, since 2012, by the International Agency for Research on Cancer and the US National Cancer Institute. Bus and auto mechanics, diesel driven train locomotives and everyone else who comes into contact with Diesel fumes are at great risk.

The recent highly publicized criminal acts of Volkswagen and other car manufacturers who willfully falsified their diesel detection systems highlighted what is at stake. The environmental disasters caused by Volkswagen is well documented; what isn't documented is that they created the LUNG CANCER risk.

The control and prevention of work-related Lung Cancer is now very possible. A simple screening test, called LO Dose CT Scan, can detect early stages of Diesel fume Lung Cancer, at Stages 1 and 2. If detected, that tumor can be removed and you'll have a much better recovery outcome. Not doing that test and the cancer will likely lead to the deadly stages 3 and 4. Don't worry, these Scans are now no more harmful than a regular chest X-ray.

Problem: Insurance Carriers [Aetna, etc.] refuse to reimburse the cost of the Lo Dose CT Scan.[about \$300] even though, the cost of radiation and chemotherapy for the diagnosed workers and their families can mount to tens of thousands of dollars [even with insurance.]

Trade unions can and should negotiate with their employers and insurance carriers to cover this low cost diagnostic test.

[This same Lo Dose CT Scan should be used in the Asbestos Medical Monitoring Program. Under OSHA regulations, employers are minimally required to use chest X-Rays and spirometry. It's cheaper and yields more unreliable outcomes in detecting Lung Cancer. Good for employer claims that their workers are safe. The current system gives workers a false sense of security. To consistently repeat these chest X-rays are totally useless and could be harmful. The Scan is necessary. Frequency of the Scan will be made by the Board Certified Occupational Health Physicians and Specialists and the worker and workers family.]

FAMILY DECISIONS; UNION RESPONSIBILITY

Both asbestos and diesel fumes are a great danger to the exposed worker and also to their families. Too often, directly affected workers don't take action to defend their own health, fearing employer retaliation. This is totally wrong but understandable. Employers always play that fear card. The exposed worker must remain part of the family and not a grim statistic with a death benefit which barely pays for funerals. Too much is at stake for Unions not take immediate action and force employers to protect their membership. Families must be maintained and only the Union can make this happen. Exposed workers to Asbestos and Diesel Fumes should not be left to fend for themselves against employers who think about profits and production.

Dr. Frank Goldsmith, Associate Editor, Labor Today

Note: A February 17, 2019 NY Daily News Front and Full Page story highlights this crisis; "Toxic Trains: Diesel Fumes Make Subways Gross" but unfortunately, the article makes no mention of Lung Cancer and diagnostic tests fully available to control and prevent the disease.

Los humos de diesel se unen al asbesto como un trabajador primario asesino

AMBOS PUEDEN SER CONTROLADOS Y PREVENIDOS

El asbesto es un conocido trabajador asesino. La acción de los trabajadores y los sindicatos obligó al gobierno federal de Estados Unidos a calificarlo de asesino. Pero, los empleadores han encontrado una manera de evitar la protección de los trabajadores. Y, por supuesto, les ahorra dinero. ¿Qué es?

Los Programas de Monitoreo Médico para Trabajadores del Asbesto, en los cuales miles de trabajadores están siendo ubicados, no son protección total, ni siquiera están cerca. Es una forma cínica para que los empleadores eviten sus responsabilidades y responsabilidad penal. Por ejemplo, cuando los trabajadores dejan su título de trabajo que los expone a esta sustancia mortal, se eliminan automáticamente del programa. Eso es correcto cuando se jubilan, se promocionan, se mudan a un título de trabajo diferente en la compañía o agencia que se les retira del Programa. Esto es un desastre. Según todos los informes de los expertos, el asbesto sigue siendo una amenaza para todos los trabajadores expuestos, y los residentes, durante 30 a 40 años después de la exposición: usted obtiene la imagen. Los reglamentos / protecciones federales de la OSHA de EE. UU. También se detienen después de que el trabajador deja su trabajo

que los expuso. Los gobiernos estatales y locales no son útiles en estos temas. ¿Qué hacer? Los trabajadores deben estar continuamente cubiertos, es decir, monitoreados médicamente durante 30-40 años después de la exposición. Los sindicatos pueden negociar esto con sus empleadores que pueden proporcionar programas especiales de Monitoreo Médico de Asbestos dentro de clínicas especializadas de salud ocupacional. Asegúrese de que estas clínicas cuenten con médicos y personal de salud ocupacional certificados por la Junta para administrar los mejores protocolos de prueba. El sindicato y los trabajadores deben participar a lo largo de todo este proceso. Se requiere transparencia total. La asbestosis, el mesotelioma y el cáncer de pulmón pueden detectarse y los trabajadores pueden protegerse de esta manera.

HUMO DIESEL CAUSA CANCER DE PULMON

Sí, los gases diesel causan cáncer de pulmón. Eso ha sido publicado públicamente, desde 2012, por la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer y el Instituto Nacional del Cáncer de EE. UU. Los mecánicos de autobuses y automóviles, las locomotoras de trenes impulsados por diésel y todos los que entran en contacto con los vapores de diésel están en gran riesgo. Los recientes actos delictivos altamente publicitados de Volkswagen y otros fabricantes de automóviles que falsificaron deliberadamente sus sistemas de detección de diesel destacaron lo que está en juego. Los desastres ambientales causados por Volkswagen están bien documentados; Lo que no se documenta es que crearon el riesgo de CANCER DE PULMON.

El control y la prevención del cáncer de pulmón relacionado con el trabajo ahora es muy posible. Una simple prueba de detección, llamada LO Dose CT Scan, puede detectar las etapas iniciales del cáncer de pulmón con humo diésel, en las etapas 1 y 2. Si se detecta, ese tumor se puede extirpar y tendrá un resultado de recuperación mucho mejor. No hacer esa prueba y el cáncer probablemente conducirá a las etapas mortales 3 y 4. No se preocupe, estas exploraciones ahora no son más dañinas que una radiografía de tórax normal.

Problema: las compañías de seguros [Aetna, etc.] se niegan a reembolsar el costo de la tomografía computarizada Lo Dose [aproximadamente \$ 300], aunque el costo de la radiación y la quimioterapia para los trabajadores diagnosticados y sus familias puede ascender a decenas de miles de dólares [incluso con el seguro.]

Los sindicatos pueden y deben negociar con sus empleadores y compañías de seguros para cubrir esta prueba de diagnóstico de bajo costo.

[Esta misma tomografía computarizada de dosis baja se debe usar en el

Programa de monitoreo médico de asbestos. Bajo las regulaciones de OSHA, a los empleadores se les exige que usen radiografías de tórax y espirometría. Es más barato y produce resultados menos confiables en la detección del cáncer de pulmón. Bueno para los reclamos de los empleadores que sus trabajadores están a salvo. El sistema actual le da a los trabajadores una falsa sensación de seguridad. Repetir constantemente estas radiografías de tórax es totalmente inútil y podría ser perjudicial. El escaneo es necesario. La frecuencia de la exploración la realizarán los médicos y especialistas de salud ocupacional certificados por la Junta y la familia de trabajadores y trabajadores.]

Decisiones de la familia; RESPONSABILIDAD DE LA UNION

Tanto el asbestos como los vapores de diesel son un gran peligro para el trabajador expuesto y también para sus familias. Con demasiada frecuencia, los trabajadores directamente afectados no toman medidas para defender su propia salud, por temor a represalias de los empleadores. Esto es totalmente incorrecto pero comprensible. Los empleadores siempre juegan esa carta de miedo. El trabajador expuesto debe seguir siendo parte de la familia y no una estadística sombría con un beneficio por muerte que apenas paga los funerales. Hay demasiado en juego para que los sindicatos no tomen medidas inmediatas y obliguen a los empleadores a proteger a sus miembros. Las familias deben mantenerse y solo la Unión puede hacer que esto suceda. Los trabajadores expuestos al humo de amianto y diésel no deben dejarse valer por sí mismos en contra de los empleadores que piensan en las ganancias y la producción.

Dr. Frank Goldsmith, Editor Asociado, El Trabajo Diario

Nota: Un artículo del 17 de febrero de 2019 NY Daily News Front y de la página completa destaca esta crisis; "Trenes tóxicos: los gases de diesel hacen que los trenes subterráneos sean groseros", pero desafortunadamente, el artículo no menciona el cáncer de pulmón y las pruebas de diagnóstico están disponibles para controlar y prevenir la enfermedad.

TOXIC TRAINS

Diesel fumes make subways 'gross'

BY CLAYTON GUSE
NEW YORK DAILY NEWS

Don't be fooled by the fact that the trains run on electricity: Diesel fumes stink up subway air, adding to a toxic brew of pollution that researchers say is bad for you.

Operating a passenger train behind one of the subway work trains "feels like what it would be to put your head beneath a car's tailpipe," said Eric Loegel, a former train operator. "It's gross."

"When you spend eight hours a day in the subway in any capacity and you blow your nose, it's black," said one MTA employee. "Even in the token booth, it's bad."

The diesel fumes come from MTA work trains, which spew so much soot that subway platforms contain about twice as much carbon diesel pollution as the air above ground, said George Thurston, a professor at NYU School of Medicine who has studied the problem.

Decades' worth of unhealthy soot from trains' diesel exhaust has settled in subway tunnels — but the MTA has no plans to curb its use of diesel trains.

"There's an expression: When you get yourself into a hole, stop digging," said Thurston. "The MTA hasn't stopped digging — they keep buying these diesel trains."

L train riders got a taste of how bad the subways can stink in recent weeks when noxious odors believed to come from a long-forgotten underground gas station tank sickened passengers and sent some MTA workers to the hospital.

But the long-term impact of work train diesel fumes may be a greater risk to riders and subway workers. "The pollution isn't going anywhere— it's just settling," said Thurston.

"Trains coming through kick up all of the particles that have settled," he said. "Basically you have particles that have been in there for decades that get re-suspended in the air."

The diesel fumes' impact on workers and riders isn't clear.

'We believe this environment gives our guys asthma,' said Earl Phillips, director of safety for Transport Workers Union Local 100, the biggest subway union.

"We get a tremendous number of complaints from workers about the work trains," Phillips said. "They say the exhaust gives them red eyes. They say they [the trains] make you sick."

But Local 100 hasn't been able to link diesel fumes and pollution to higher rates of death among subway workers in court, Phillips said.

The MTA in 2012 bought 28 new diesel locomotives for the subways that were supposed to put out less pollution.

But unlike the older yellow diesel work trains, crews operating the new models are required to wear respirators.

"People literally refer to it as the gas chamber because the fumes are so overwhelming," an MTA employee said of the new trains, formally named R156s.

"It's really unpleasant," said Loegel, a Local 100 vice president. "The smell from those trains can be nauseating, and irritates your eyes. I don't know how the guys operate them."

When the R156s first rolled out, they put out so much exhaust that people at street level often called 911 to report they were on fire, Loegel and other Local 100 officials said.

MTA officials initially blamed these diesel trains for the sickening smell on the L in recent weeks. They changed their story when they discovered the odor appeared to be coming from diesel fuel leaking from the old gas station.

The MTA cannot use electric work trains on the subway because the battery packs to power them would weigh too much, said agency spokesman Shams Tarek. He added that the MTA is exploring the use of diesel-electric hybrid work trains that could run on third rail power when available.

Another source of subway air pollution is steel dust kicked up by subway cars.

Steven Chillrud, a researcher at Columbia University's Lamont-Doherty Earth Observatory, helped lead a 1999 study that found a group of Bronx teens inhaled unusually high levels of iron, chromium and manganese that probably came from steel dust in the subway.

"There's no study saying what being exposed to that type of dust over the long term means to your health," Chillrud said.

The National Cancer Institute has determined long-term exposure to chromium particles is linked to higher risks of lung cancer.

All of this pollution is hard to get rid of because the subway is so poorly ventilated, Thurston said. He thinks the MTA should install specialized filters in the subway to reduce health risks. "Air pollution may increase your chances of dying early by up to 5%," Thurston said.

The MTA has air quality monitoring devices throughout the subway, and any reports of high pollution are immediately investigated, Tarek said.

"The safety of our customers and employees is our number-one priority," said Tarek. He said there are "strict protocols" for the operation of work trains, and that the MTA seeks to limit passengers' and workers' exposure to pollutants.

Los trenes tóxicos

Los humos de diesel hacen que los trenes subterráneos sean "asquerosos"

POR CLAYTON GUSE

NOTICIAS DIARIAS DE NUEVA YORK

No se deje engañar por el hecho de que los trenes funcionan con electricidad: los vapores de diesel apestan el aire del metro, lo que se suma a una mezcla tóxica de contaminación que los investigadores dicen que es mala para usted.

Operar un tren de pasajeros detrás de uno de los trenes de trabajo del metro "parece lo que sería poner su cabeza debajo del tubo de escape de un automóvil", dijo Eric Loegel, un ex operador de trenes. "Es desagradable."

"Cuando pasas ocho horas al día en el metro en cualquier ciudad y te tocas la nariz, es negro", dijo un empleado de MTA. "Incluso en el stand de fichas, es malo".

Los vapores de diesel provienen de los trenes de trabajo de MTA, que arrojan tanto hollín que las plataformas del metro contienen aproximadamente el doble de contaminación de diesel de carbono que el aire sobre la tierra, dijo George Thurston, profesor de la Escuela de Medicina de la Universidad de Nueva York que ha estudiado el problema.

Las décadas de hollín malsano del escape diesel de los trenes se han instalado en los túneles del metro, pero la MTA no tiene planes de frenar el uso de los trenes diesel.

"Hay una expresión: cuando te metes en un agujero, deja de cavar", dijo Thurston. "La MTA no ha dejado de excavar, siguen comprando estos trenes diesel".

¡Los pasajeros de L train se dieron cuenta de lo mal que pueden apestar los trenes subterráneos en las últimas semanas cuando hay olores nocivos! ¡Se cree que viene de una estación de gas subterránea olvidada desde hace mucho

tiempo! Nk enfermó a los pasajeros y envió a algunos trabajadores de la MTA al hospital.

Pero el impacto a largo plazo del humo del tren de trabajo puede ser un mayor riesgo para los usuarios y los trabajadores del metro. "La contaminación no va a ninguna parte, solo se está resolviendo", dijo Thurston.

"Los trenes que llegan patean todas las partículas que se han asentado", dijo. "Básicamente, tienes partículas que han estado allí durante décadas que se vuelven a suspender en el aire".

El impacto de los humos de diésel en trabajadores y pasajeros no está claro. "Creemos que este ambiente les da asma a nuestros hombres", dijo Earl Phillips, director de seguridad de Transport Workers Union Local 100, el mayor sindicato de metro.

"Recibimos una gran cantidad de quejas de los trabajadores sobre los trenes de trabajo", dijo Phillips. "Dicen que el escape les da ojos rojos. Dicen que [los trenes] te enferman".

Pero el Local 100 no ha podido relacionar los humos de diesel y la contaminación con tasas más altas de muertes entre los trabajadores del metro en la corte, dijo Phillips.

En 2012, la MTA compró 28 locomotoras diésel nuevas para los trenes subterráneos que debían producir menos contaminación.

Pero a diferencia de los viejos trenes de trabajo diesel amarillos, los equipos que operan los nuevos modelos deben usar respiradores.

"La gente literalmente se refiere a ella como la cámara de gas porque los gases son tan abrumadores", dijo un empleado de MTA sobre los nuevos trenes, formalmente llamados R156s.

"Es realmente desagradable", dijo Loegel, un residente del Local 100 vice p. "El olor de esos trenes puede ser nauseabundo e irrita los ojos. No sé cómo los operan los chicos".

Cuando se lanzaron los R156 por primera vez, emitieron tantos gases de escape que las personas a nivel de calle a menudo llamaron al 911 para informar que estaban en llamas, dijeron Loegel y otros funcionarios del Local 100.

Los funcionarios de la MTA inicialmente culparon a estos trenes diesel por el mal olor de la L en las últimas semanas. Ellos cambiaron su historia cuando

descubrieron que el olor parecía provenir del combustible diesel que goteaba de la antigua estación de servicio.

La MTA no puede usar trenes de trabajo eléctricos en el metro porque los paquetes de baterías para alimentarlos pesan demasiado, dijo el portavoz de la agencia, Shams Tarek. Añadió que la MTA está explorando el uso de trenes de trabajo híbridos diesel-eléctricos que podrían funcionar con energía de un tercer riel cuando estén disponibles.

Otra fuente de contaminación del aire en el metro es el polvo de acero levantado por los vagones del metro.

Steven Chillrud, investigador del Observatorio Lamont-Doherty Earth de la Universidad de Columbia, ayudó a dirigir un estudio de 1999 que descubrió que un grupo de adolescentes del Bronx inhalaba niveles inusualmente altos de hierro, cromo y manganeso que probablemente provenían del polvo de acero del metro.

"No hay ningún estudio que diga qué significa para su salud estar expuesto a ese tipo de polvo a largo plazo", dijo Chillrud.

El Instituto Nacional del Cáncer ha determinado que la exposición prolongada a las partículas de cromo está relacionada con mayores riesgos de cáncer de pulmón.

Toda esta contaminación es difícil de eliminar porque el metro está muy mal ventilado, dijo Thurston. ¡Piensa que la MTA debería instalar filt especializado! Se encuentran en el metro para reducir los riesgos para la salud. "¡La contaminación del aire puede aumentar! Sus posibilidades de morir temprano hasta en un 5%", dijo Thurston.

La MTA tiene dispositivos de monitoreo de la calidad del aire en todo el metro, y cualquier informe de alta contaminación se investiga de inmediato, dijo Tarek.

"La seguridad de nuestros clientes y empleados es nuestra prioridad número uno", dijo Tarek. Dijo que existen "protocolos estrictos" para la operación de trenes de trabajo y que la MTA busca limitar la exposición de los pasajeros y los trabajadores a los contaminantes.

#

[Web Version](#)

[Subscribe](#)

[Forward](#)

[Unsubscribe](#)

Powered by
GoDaddy Email Marketing®