



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS  
SECRETARÍA GENERAL  
REGISTRO GENERAL

08 FEB. 2021 19:58:59

Entrada **86511**

## Pregunta sobre la seguridad y la situación del personal en el Aeropuerto de Santiago de Compostela

Competencia	Competencias de la Cámara
Subcompetencia	Control e información
Tipo Expediente	184-Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Fdo.: Néstor REGO CANDAMIL

Diputado



## **A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, el diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, adscrito al **GRUPO PLURAL**, formula las siguientes **preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita**.

El Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro se cataloga como estratégico, es H24, fundamental para la seguridad de las aeronaves que sobrevuela el Eje Atlántico tanto civiles como militares. Tiene asignada una categoría OACI-SSEI 7, esto supone que puede cubrir casi todo el tráfico, pues se trata de un aeropuerto en el que operan aeronaves de gran envergadura y longitud. Con la categoría 7 el aeropuerto funciona con normalidad pero bajando la categoría sólo se atienden aeronaves de dimensiones más reducidas, es decir, si se bajara de categoría se perdería calidad en el servicio prestado por el aeropuerto.

Desde finales del pasado diciembre AENA en el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro ha iniciado una reducción del personal que trabaja por turnos y que afecta a las siguientes áreas:

- CPO/TPO (coordinador/a y técnico/a de programación y operaciones).
- TOAM/TSAAM (señalero/a y conductor/a de finger).
- CMA/TMA (coordinador/a y técnico/a de mantenimiento de la Central Eléctrica).
- AAPUC/TAPUC (agente de terminal para atención de pasajeros/técnica de información).

Esta reducción de personal implicará necesariamente una modificación en el PLAN AUTOPROTECCIÓN Y EMERGENCIA DEL AEROPUERTO SCQ que





significarán pérdida de seguridad y calidad en el servicio prestado. Así por ejemplo, no es irrelevante que sólo se asigne un trabajador con la categoría de CPO o TPO en el Centro de Coordinación Aeronáutico, en lugar de preverse la presencia de dos personas para ese puesto de forma que se pueda asumir el mando, según lo previsto en el plan de emergencia, ante un accidente o incidente aéreo.

Así mismo supondrá una bajada de categoría OACI-SSEI de 7 a 5, lo que disminuirá también claramente las posibilidades de aterrizaje de una aeronave pues la envergadura y longitud de una de Categoría 5 es muy inferior a una de categoría 7. Por ejemplo, en el caso de que un eventual vuelo desviado al aeropuerto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela requiriese un nivel de protección superior a la Categoría 5 el comandante de la aeronave debería optar por desviarse a otro aeropuerto, pues conocería que el nivel de protección que ofrece el aeropuerto de Santiago no es suficiente. Debería por lo tanto optar por el aeropuerto de Vigo o A Coruña, pero estos aun teniendo protección 7 no son 24h, por lo que tendría que desviarse hasta el de Porto (que es 24h y de categoría 8) o el de Madrid (24h y de categoría 10).

En definitiva, estos recortes significan una pérdida de categoría a nivel estatal e internacional del Aeropuerto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela, el aeropuerto más estratégico y referente de Galiza.

El Departamento de Recursos Humanos de AENA en el Aeropuerto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela, tiene recursos suficientes y puede en todo momento cubrir las disminuciones de personal ocasionados por permisos, bajas por IT, horas sindicales, vacaciones... sin que pueda justificarlo con alegaciones de que imposible e inviable cubrir la falta de trabajadores en esas circunstancias, simplemente aplicando los artículos 37 y 70 del I Convenio Colectivo del Grupo AENA.

Pero a pesar de tener la capacidad de garantizar que se cubran las bajas, AENA ha optado por mantener en los turnos a sólo una persona. Esto supone que se deje el servicio desatendido en el momento en que este trabajador o trabajadora deba ausentarse de su puesto lo que resulta intolerable. Cuando



se dan estas circunstancias y los trabajadores se encuentran solos al frente del servicio, han tomado la decisión de enviar un mail en el momento en que deban abandonar su puesto por causas puntuales y totalmente justificadas, siempre cumpliendo con los procedimientos en aras de la seguridad general. En esta comunicación advierten a la Dirección de AENA de que durante el tiempo de su ausencia no habrá nadie que los sustituya. Debido a estas comunicaciones los trabajadores han sido advertidos de que dejen de realizar esas comunicaciones, para evitar así que quede constancia de sus ausencias. Las y los trabajadores pretenden denunciar una práctica que pone en riesgo la seguridad, pero desde la Dirección del aeropuerto pretenden silenciarlos.

Como es lógico el Comité de Centro ya manifestó por escrito su desacuerdo con esa reducción de personal mediante una queja formal a la Dirección de AENA en Santiago de Compostela, pues se está poniendo en juego la seguridad aeronáutica.

La reducción del tráfico aéreo por las restricciones de movilidad adoptadas para frenar la pandemia de la COVID-19 no justifica la decisión de AENA de reducir el número de trabajadoras y trabajadores por turno, si no que pone en riesgo la seguridad aérea en caso de producirse algún incidente o accidente, que debería ser atendido con menos personal. Así, la decisión más parece basarse en intereses económicos de AENA que en la falta de carga de trabajo del aeropuerto, lo que no puede tolerarse por ser una empresa pública y afectar a la seguridad aérea así como a los derechos laborales de los trabajadores y trabajadoras.

**Por los motivos expuestos, el BNG formula las siguientes preguntas al Gobierno:**

1. ¿Es AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) conocedora de esta situación en el Aeropuerto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela?



2. ¿Concedió AESA los permisos necesarios para poder modificar el Plan de Autoprotección del Aeropuerto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela?
3. ¿Sabe AESA que el departamento de Recursos Humanos del Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro cuenta con los medios suficientes para poder respetar lo establecido por los artículos 37 y 70 del Convenio del Grupo AENA y así mantener los mismos estándares de seguridad?
4. ¿Considera el Gobierno que el ahorro económico en AENA con la reducción de personal en el Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro compensa la pérdida de categoría de un aeropuerto estratégico para la seguridad de las aeronaves que sobrevuelan el Eje Atlántico?
5. ¿No considera el Gobierno que estos recortes supuestamente temporales podrían suponer una degradación de la calidad de los servicios prestados por este aeropuerto?
6. ¿No entiende el Gobierno que AENA debería priorizar los estándares de seguridad aérea, la protección de los trabajadores y usuarios, así como el prestigio de este aeropuerto a nivel internacional antes los recortes económicos en perjuicio de los derechos de los trabajadores y trabajadoras del Aeropuerto de Santiago de Compostela?
7. ¿Por qué el Director del Aeropuerto de Santiago-Rosalía de Castro está enviando cartas de advertencia a los trabajadores y trabajadoras que remiten correos electrónicos notificando los momentos en que deben ausentarse de su puesto estando solos al frente del servicio con la clara intención de que no dejen constancia de esas ausencias?
8. ¿Se darán por parte del Gobierno las instrucciones necesarias para que se cubran de forma adecuada los turnos garantizando el mínimo de



personal necesario para evitar poner en riesgo la seguridad aérea y la rebaja en la categoría del Aeropuerto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela, considerado estratégico por atender el tráfico que sobrevuela el Eje Atlántico?

Madrid, a 8 de febrero de 2021

Néstor Rego Candamil

**Diputado del BNG en el Congreso**