



## A LA MESA DEL CONGRESO

El diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, adscrito al **GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO**, al amparo de cuanto se dispone en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso, formula las siguientes **preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita relativas a las funciones de la torre de control remoto de Vigo y la posibilidad de absorber tráfico aéreo de otras torres de control.**

Este año AENA sorprendió con el proyecto de la torre de telecontrol digital de Vigo, una infraestructura pensada para dar servicio de control de tráfico aéreo a aviones desde lugares sin observación visual directa del aeropuerto, que finalmente se activará el 12 de junio, convirtiéndose en la primera torre de control remoto del Estado.

Sin embargo, Vigo cuenta con una serie de características especiales que no recomiendan el uso de sistemas de control remoto. En los alrededores de la ciudad operan una gran variedad de aviones de distintos tamaños y con distintas normas de vuelo. Además, existe un área de responsabilidad que da servicio a infraestructuras críticas como las bases de extinción de incendios (Silleda, Queimadelos, O Campiño) y equipamientos sanitarios como el Hospital Álvaro Cunqueiro y el corredor de transporte aéreo sanitario urgente entre Vigo y Ourense.

La modificación de la operativa en el aeropuerto de Vigo supone una reducción del área de presentación del campo de vuelo, que actualmente permite 360 grados, mientras que en la torre digital se reducirá al 66%. Dado que las aeronaves llegan al área de responsabilidad del aeropuerto de Vigo desde todas las direcciones y dadas las dificultades reconocidas para detectar aeronaves en la torre de control virtual, se está considerando la posibilidad de establecer restricciones que impidan la operación simultánea de vuelos instrumentales y visuales. Peinador limitará el número de vuelos de 9:30 a 11:30, horario en el que se pondrá en marcha la torre remota en esta primera fase.

Esto supone una reducción muy significativa de la capacidad actual del aeropuerto de Vigo, que puede generar retrasos en vuelos esenciales como los de extinción de incendios,



helicópteros medicalizados, policía, aduanas y salvamento marítimo. Además, los vuelos comerciales también podrían sufrir retrasos debido a restricciones operativas, lo que afectará la competitividad del aeropuerto y los servicios a los ciudadanos.

Esta tecnología ha sido instalada en algunos países europeos, pero en otros ha sido descartada por diversos motivos, especialmente relacionados con fallos de seguridad. Se ha utilizado con éxito en aeropuertos remotos de Suecia debido a su bajo número de operaciones o en el de Londres-City debido a la tipología muy homogénea de tráfico que opera en dicha ciudad (el 99% de las operaciones son vuelos comerciales regulares).

El BNG ya puso de manifiesto que el aeropuerto de Vigo no es el lugar adecuado para la instalación de este tipo de tecnologías debido a las condiciones meteorológicas adversas habituales y por combinar tráfico instrumental y visual. Consideramos incluso más oportuno reformar la plantilla de controladores y mejorar las torres de control. Es difícil entender que habiendo una torre física haga falta una virtual.

En este contexto, crecen los interrogantes sobre la funcionalidad de la torre de control virtual y sobre las intenciones reales de AENA, ya que todo parece apuntar a que su verdadera motivación es reducir costes laborales y hacer inoperativas las torres de control en Galicia.

De hecho, el colectivo de controladores aéreos alerta de las deficiencias técnicas para una gestión del vuelo con plenas garantías, de recortes de empleo y del temor a que se esté planeando el traslado del servicio de control aéreo del aeropuerto de A Coruña al de Vigo.

No entienden que se instale una torre remota en Peinador en un sótano y sin vistas a la pista, justo al lado de la torre actual, si no es para controlar otros aeropuertos. De hecho, recuerdan que cuando se puso en marcha el proyecto para dotar a Vigo de la torre remota en 2019, ya se hablaba de la posibilidad de controlar Alvedro de esta forma.

Además, destacan una característica que debe tenerse en cuenta. Las dos torres, la de Vigo y la de Coruña, tienen el mismo concesionario privado de servicio de control de tráfico aéreo, que es la empresa Saerco, por lo que es obvio deducir que la torre de control remoto permitiría reducir costes al concentrar en un mismo centro el equipo de controladores para trabajar por turnos sin incrementar la plantilla. Además de reducir costes de personal de mantenimiento.



Únicamente tendrían que habilitar los controladores de ambos aeropuertos para las dos terminales. Debemos alertar sobre las nuevas formas de precariedad del personal de AENA, en este caso los controladores aéreos, que corren el riesgo de tener que asumir el control de espacios distintos cuando técnicamente sea posible, con los problemas de seguridad y sobrecarga que ello implicaría.

Resulta inexplicable que el Gobierno apruebe la implantación de un nuevo modelo de control remoto en Galicia, que según sus propios informes técnicos y operativos, reconoce una serie de limitaciones operativas.

La directora de Seguridad y Gestión Operativa de AENA, afirmó, en la presentación de la torre remota de Vigo, que «ahora mismo, nuestro principal foco es la torre digital de Vigo y cualquier otra evolución del proyecto, ya sean otras torres o cualquier cambio diferente, está en análisis». Se trata de una respuesta claramente ambigua y que deja la puerta abierta a que esta torre remota asuma el control de otros aeropuertos.

Sin embargo, el aeropuerto de A Coruña ha crecido en tráfico aéreo, superando la cifra de 1,3 millones de pasajeros al año cuando fue diseñado para 1,2 millones. Realmente serían necesarias actuaciones de ampliación y reforma del edificio, como se hizo en las otras dos terminales gallegas, pero sin apostar por el traspaso de control.

Si bien el Ministerio mostró entusiasmo ante estos experimentos tecnológicos en su respuesta al BNG, lo cierto es que el sector profesional cree que la tecnología puede mejorar y ayudar a los controladores aéreos, pero no son partidarios de eliminar la presencia física y la visión que puede tener un controlador desde la torre de control. Se ha comprobado en otros aeropuertos que de noche o en horas de baja visibilidad, las cámaras no captan imágenes de calidad y no son tan precisas, sin contar además con que no todo puede confiarse a la digitalización porque ésta también falla.

AENA debe velar por la seguridad y la calidad de los servicios que presta, que son totalmente esenciales, así como garantizar las condiciones laborales de todas sus trabajadoras, una cuestión al menos hoy discutible, al ver como se está llevando a cabo un proceso de precarización y externalización de distintos servicios que solo redundan en mayores beneficios para la empresa a costa de degradar un servicio público. La verdadera modernización implica fortalecer los servicios públicos.



No debe ser la cuestión mercantilista y economicista la que guíe estos proyectos, la mayor preocupación de AENA debe ser la seguridad y las condiciones de trabajo del personal controlador y de mantenimiento.

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

1. ¿Cuáles van a ser las funciones de la torre de control remoto de Vigo, instalada en el aeropuerto de Peinador, en un lugar sin visibilidad sobre la pista?
2. ¿Qué tipo de tráfico aéreo va a controlar?
3. ¿Está en las previsiones del Gobierno que desde esta torre remota se controle el tráfico de otras torres de control como la de Alvedro en A Coruña? ¿Está previsto el traslado del servicio de control aéreo del aeropuerto de A Coruña a Vigo?
4. De ser así, ¿no cree que afectará al personal de controladores y al personal técnico y de mantenimiento, precarizando sus condiciones laborales?
5. ¿Cómo valora que las dos torres de control, la de Vigo y la de A Coruña, tengan la misma concesionaria privada del servicio de control aéreo, la empresa Saerco? ¿Es usted consciente de que concentrar el equipo de controladores en un mismo centro sin incrementar la plantilla va a suponer una precarización de las condiciones? ¿Va a velar por las condiciones laborales del personal?
6. ¿Tiene previsto concertar una reunión con los controladores aéreos de Galicia para abordar el tema de la torre de control remoto? ¿Paralizará entretanto la actividad de la torre de control remoto?
7. ¿Tiene en cuenta las carencias técnicas del control remoto para una gestión con total garantía? ¿Conoce las carencias en materia de seguridad aérea que destaca el sector?
8. ¿No cree que este tipo de tecnología puede ser un complemento para mejorar y ayudar a los controladores aéreos pero no para suprimir la presencia física y la visión de la pista desde una torre de control?
9. ¿Tiene en cuenta que en otros aeropuertos con este sistema se ha comprobado que en situaciones de baja visibilidad o de noche las cámaras no captan imágenes de calidad?
10. ¿Priorizará AENA la seguridad y la calidad de los servicios frente a las cuestiones económicas?
11. ¿Cómo se explica que el Gobierno haya optado por implantar un nuevo modelo de



- control remoto en Galicia, que según los propios informes técnicos y operativos reconoce una serie de limitaciones operativas?
12. ¿Por qué se opta por degradar y precarizar un servicio público en lugar de mejorarlo y fortalecerlo como corresponde a cualquier proceso de modernización?

Madrid, a 10 de junio de 2025

Néstor Rego Candamil

**Diputado del BNG en el Congreso**



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS  
SECRETARÍA GENERAL  
REGISTRO GENERAL

10 JUN. 2025 15:49:33

Entrada **72023**

## Sobre a torre de control remoto do aeroporto de Vigo

Competencia	Otros Expedientes
Tipo Expediente	300-Escrito en lengua española distinta del castellano, oficial en Comunidad Autónoma (art. 92.1)

Fdo.: Néstor REGO CANDAMIL  
Diputado



## Á MESA DO CONGRESO

O deputado do **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, adscrito ao GRUPO PARLAMENTAR MIXTO, ao abeiro do establecido no artigo 185 e seguintes do Regulamento do Congreso, formula as seguintes **preguntas dirixidas ao Goberno para a súa resposta escrita relativas ás funcións da torre de control remota de Vigo e posibilidade de absorción do tráfico aéreo doutras torres de control.**

Este ano AENA sorprendeu co proxecto de torre dixital de control remota de Vigo, unha infraestrutura pensada para dar servizo de tránsito aéreo de control de avións desde lugares sen observación visual directa do aeroporto, que, finalmente, activarase o 12 de xuño, converténdose na primeira torre de control remota do Estado.

Porén, Vigo conta cunha serie de características especiais que non recomendan a utilización de sistemas de control remoto. Na contorna da cidade operan unha grande variedade de aeronaves de distintos tamaños e regras de voo. Ademais cóntase cunha área de responsabilidade que da servizo a infraestruturas críticas como bases de extinción de incendios (Silleda, Queimadelos, O Campiño) e sanitarias como é o Hospital Álvaro Cunqueiro e o corredor de transporte aéreo sanitario urxente entre Vigo e Ourense.

A modificación da operativa no aeroporto de Vigo supón unha redución da área de presentación do campo de voo, que a día de hoxe permite 360 graos, mentres na torre dixital verase reducido a un 66%. Posto que as aeronaves chegan á área de responsabilidade do aeroporto de Vigo dende todas as direccións e ante dificultades recoñecidas de detección de aeronaves na torre de control virtual, estase barallando a posibilidade de establecer restricións que impidan a operación simultánea de voos instrumentais e visuais. Peinador limitará o





número de voos de 9.30 a 11.30 horas, franxa na que arrancará a torre remota nesta primeira fase.

Iso supón unha redución moi significativa da capacidade actual do aeroporto de Vigo, podendo xerar retrasos en voos tan esenciais como os de extinción de incendios, helicópteros medicalizados, policía, aduanas e rescate marítimo. É mais, tamén os voos comerciais poderían sufrir retrasos por mor das restricións operativas o cal afectará á competitividade do aeroporto e aos servizos aos cidadáns.

Esta tecnoloxía instalouse nalgúns países europeos, mais en outros desbotouse por distintos motivos, especialmente relacionados coa falla de seguridade. Foi empregada en aeroportos remotos de Suecia con éxito polo seu baixo número de operacións ou en London-City pola tipoloxía moi homoxénea do tráfico que opera nesa cidade (99% das operacións son voos comerciais regulares).

O BNG xa puxo de manifesto que o aeroporto de Vigo non é o lugar axeitado para a instalación deste tipo de tecnoloxía debido ás condicións meteorolóxicas adversas habituais e porque combina tráfico instrumental e visual. Incluso consideramos máis axeitado que se reforme o cadro de persoal de controladores e a mellora das torre de control. É difícil de entender que habendo unha torre física sexa necesaria unha virtual.

Neste contexto, medran os interrogantes sobre a funcionalidade da torre de control virtual e sobre as verdadeiras intencións de AENA, pois parece apuntar a que a súa motivación real sexa reducir costes laborais e inoperativizar torres de control na Galiza.

De feito, o colectivo de controladores aéreos advirte das carencias técnicas para unha xestión dos voos plenamente garantida, dos recortes laborais e do temor de que se estea a planificar o traslado a Vigo do servizo de control aéreo do aeroporto da Coruña.

Non entenden que se instale unha torre remota en Peinador nun soto e sen vistas á pista, xustamente a carón da torre actual, se non é para facer o control doutros aeroportos. De feito, lembran que cando se puxo en marcha en 2019 o



proxecto para dotar a Vigo da torre remota, xa se falaba da posibilidade de que Alvedro fose controlada dese xeito.

É máis, salientan unha característica a ter en conta. As dúas torres, a de Vigo e a de Coruña teñen o mesmo concesionario privado de servizo de control aéreo, que é a empresa Saerco, polo que é obvio deducir que a torre de control remota permitiría reducir costes ao concentrar nun mesmo centro a equipa de controladores para facer as quendas sen aumentar os cadros de persoal. Ademais de que reducirían os costes do persoal de mantemento.

Unicamente terían que habilitar aos controladores de ambos aeroportos para as dúas terminais. Debemos advertir sobre as novas formas de precarización do persoal de AENA, neste caso dos controladores e controladoras aéreas, as cales corren o risco de ter que asumir o control de diferentes espazos ao ser tecnicamente posíbel, cos problemas de seguridade e sobrecarga que isto implicaría.

Resulta inexplicábel que o Goberno de o visto e prace a implantación dun novo modelo de control remoto na Galiza, que segundo os propios informes técnicos e operativos, reconece un número de limitacións operativas.

A Directora de Seguridade e Xestión Operacional de AENA, afirmou, na presentación da torre remota da Vigo, que “agora mesmo, o noso foco principal é a torre dixital de Vigo e calquera outra evolución do proxecto, for outras torres ou calquera cambio diferente, está en análise”. Trátase dunha resposta claramente ambigua e que deixa a porta aberta a que esta torre remota asuma o control doutros aeroportos.

Porén, o aeroporto da Coruña medrou en tráfico aéreo, superando a cifra de 1,3 millóns de pasaxeiros ao ano cando foi deseñada para 1,2 millóns. Verdadeiramente, precisaría de actuacións para unha ampliación e reforma do edificio como se fixo nas outras dúas terminais galegas, mais non apostar polo traslado do control.

Aínda que o Ministerio se mostrou entusiasta destes experimentos tecnolóxicos na resposta ao BNG, o certo é que o sector profesional considera que a



tecnoloxía pode mellorar e asistir aos controladores aéreos, mais non son partidarios de eliminar a presenza física e a visión que un controlador ou controladora pode ter desde a torre de control. Tense comprobado noutros aeroportos que nas horas nocturnas ou de baixa visibilidade as cámaras non captan imaxes de calidade e non son tan precisas. Sen esquecer que non se poder confiar todo á dixitalización porque tamén falla.

AENA debe velar pola seguridade e pola calidade nos servizos que presta, totalmente esenciais, así como tamén debe velar polas condicións de traballo de todas as súas traballadoras, cuestión que hoxe é cando menos discutíbel, vendo como se está a levar a cabo un proceso de precarización e externalización de diferentes servizos que só redundan no maior lucro da empresa a costa de degradar un servizo público. A verdadeira modernización pasa polo reforzamento dos servizos públicos.

Non debería ser a cuestión mercantilista e economista a que guiase estes proxectos, a máxima preocupación de AENA debería ser a seguridade e as condicións de traballo do persoal de controladores e de mantemento.

**Polos motivos expostos, o BNG formula as seguintes preguntas dirixidas ao Goberno:**

1. Cales van ser as funcións da Torre de control remota de Vigo, instalada no aeroporto de Peinador, nun lugar sen visibilidade sobre a pista?
2. Que tipo de tráfico aéreo vai controlar?
3. Está nas previsións do Goberno que desde esta torre remota se vaia controlar o tráfico doutras torres de control como o de Alvedro na Coruña? Está no plan o traslado a Vigo do servizo de control aéreo do aeroporto da Coruña?



4. De ser así, non cre que vai afectar ao persoal de controladores e ao persoal técnico e de mantemento, precarizando as súas condicións laborais?
5. Como valora que as dúas torres de control, a de Vigo e a da Coruña teñan o mesmo concesionario privado de servizo de control aéreo, a empresa Saerco? É consciente de que no caso de concentrar nun mesmo centro a equipa de controladores sen aumentar o persoal vai causar unha precarización das condicións? Vai velar polas condicións de traballo do persoal?
6. Ten previsto fixar reunión cos controladores e controladoras aéreos da Galiza para abordar o tema da torre de control remota? Paralizará no entanto a actividade da torre de control remota?
7. Ten en conta as carencias técnicas do control remoto para unha xestión con total garantía? É coñecedor das carencias en materia de seguridade aérea que destaca o sector?
8. Non cre que este tipo de tecnoloxía pode ser un complemento para mellorar e asistir aos controladores e controladoras aéreos pero non para suprimir a presenza física e a visión da pista desde unha torre de control?
9. Ten en conta que noutros aeroportos con este sistema tense comprobado que en situación de baixa visibilidade ou horas nocturnas as cámaras non captan imaxes de calidade?
10. Vai AENA priorizar a seguridade e a calidade dos servizos por riba de cuestións economicistas?
11. Como se explica que o Goberno opte pola implantación na Galiza dun novo modelo de control remoto, que segundo os propios informes técnicos e operativos recoñece un número de limitacións operativas?



12. Por que se opta por degradar e precarizar un servizo público en lugar de melloralo e reforzalo como se debería exixir a calquera proceso de modernización?

Madrid, a 10 de xuño de 2025

Néstor Rego Candamil

**Deputado do BNG no Congreso**