



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

25 JUN. 2025 16:40:32

Entrada **74335**

PREGUNTA AL GOBIERNO CON RESPUESTA ESCRITA

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

Fdo.: Félix ALONSO CANTORNÉ
Diputado

Fdo.: Manuel LAGO PEÑAS
Diputado

Fdo.: Verónica MARTÍNEZ
BARBERO
Diputada

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, Verónica Martínez Barbero, Fèlix Alonso Cantorné y Manuel Lago Peñas, diputada adscrita y diputados adscritos, respectivamente, al grupo parlamentario Plurinacional SUMAR, formulan la siguiente pregunta al Gobierno para su respuesta por escrito.

Recientemente se ha anunciado en diversos medios la puesta en servicio de la nueva torre remota (RTWR) en Vigo. En concreto, el 15 de junio se informó sobre el primer vuelo comercial -IB466 con destino Madrid- controlado desde dicha instalación. Sin embargo, pocos días después, el 21 de junio, se comunicó que el periodo de pruebas fue interrumpido tras 31 minutos de operación debido a incidencias técnicas relacionadas con el audio y las conexiones.

De forma paralela, se han recibido declaraciones por parte de organizaciones de controladores aéreos, que alertan sobre las limitaciones operativas que esta nueva tecnología podría imponer tanto al aeropuerto como a la ciudad.

La RTWR de Vigo se suma a una serie de instalaciones similares, ya en funcionamiento o en proyecto alrededor del mundo. Las motivaciones para la adopción de esta tecnología -que sustituye la visión directa por una presentación digital- dependen de cada caso específico, pero habitualmente responden a la necesidad de reformar torres convencionales, dar servicio a regiones remotas o aeródromos con tráfico escaso y poco complejo.

Ninguno de estos supuestos se ajusta a la realidad del aeropuerto de Vigo, donde la torre convencional se encuentra en buen estado y con una vida útil considerable por delante. Además, el aeropuerto presta servicio a una combinación heterogénea de tráfico aéreo (comercial, general -privado y escuelas-, y operacional -aduanas, ambulancia, antincendios, etc.-), con un volumen elevado de movimientos -aproximadamente 15,000 anuales y más de 1,1 millones de pasajeros-. Vigo también lidera la clasificación como el aeródromo con mayor frecuencia de episodios de baja visibilidad, circunstancia que agrava las dificultades para la detección de móviles bajo esta nueva tecnología.

El reemplazo de la visión directa del entorno por un sistema digital conlleva múltiples retos, entre los que destacan:

- Seguridad y ciberseguridad.
- Retrasos en el procesamiento y presentación de la imagen.
- Mantenimiento, disponibilidad de repuestos y procesos de reemplazo.
- Procedimientos de contingencia.

A estos se suman aspectos operativos más inmediatos:

- Calidad de la imagen: resolución y estabilidad.
- Deformación visual: en Vigo se reduce una presentación panorámica de 360° a una comprimida de 120°, perdiendo dos tercios de la información visual en el proceso.
- Pérdida de profundidad al pasar de una visión tridimensional a una presentación bidimensional.
- Cambio o pérdida de referencias visuales tradicionales utilizadas en la operación.

En cuanto a los problemas operativos, el principal desafío identificado en proyectos de RTWR en funcionamiento es la detección de móviles, especialmente los de menor tamaño y en vuelo.

La labor de control en torres requiere que el controlador visualice y conozca en todo momento la posición y velocidad de las aeronaves en su entorno. El tráfico más pequeño, típicamente tráfico general y operacional, -que en Vigo representa aproximadamente el 40% del total- debe integrarse con el tráfico comercial y mantenerse separado de manera segura en el circuito del aeródromo, mediante lo que se denomina ajustes visuales, los cuales exigen una detección visual continua.

Dada la tecnología actual y las dificultades mencionadas, las RTWR en servicio se limitan a casos donde no se requieren ajustes visuales, tales como:

- Aeródromos remotos y de bajo tránsito, como Bodø (Noruega) o algunas torres en Suecia.
- Aeródromos con tráfico restringido a un único tipo previamente separado, como London City.
- Torres de práctica o contingencia con tráfico limitado ante la caída de la torre convencional, como Budapest.

Estos mismos retos han surgido en los proyectos españoles de RTWR.

En Menorca, AENA ha paralizado temporalmente el proyecto, después de que su presidente, Maurici Lucena, calificara el sistema como «experimento», y dada la oposición social y política existente en la isla.

En Vigo, el sindicato mayoritario de controladores, USCA, ha expresado su preocupación por estos problemas en el proyecto.

Pese al anuncio mediático de puesta en servicio, la RTWR de Vigo se encuentra actualmente en proceso de validación operativa con tráfico real, en períodos limitados (09:00–11:00), coincidiendo con la menor afluencia de vuelos.

Aun así, se imponen restricciones importantes, como la prohibición total de operaciones de tráfico general durante ese periodo y la limitación de la coincidencia de vuelos a un máximo de un vuelo operacional y comercial. Es decir, se busca evitar la necesidad de realizar ajustes visuales o separación entre vuelos durante las horas de operación de la RTWR.

Es evidente que esta situación es insostenible para atender la demanda habitual del aeropuerto. La presión para ampliar la operativa se enfrentará a los problemas de detección antes mencionados, derivados de las limitaciones técnicas del sistema.

Así, los ciudadanos de Vigo y visitantes se enfrentan a la disyuntiva de que su aeropuerto opere bajo condiciones inseguras o con capacidad severamente limitada, afectando negativamente a la comunicación y el desarrollo económico regional.

Finalmente, AENA ha mencionado la participación de controladores en activo en el proceso de validación. Sin embargo, ninguna asociación profesional, nacional ni internacional, ha sido incluida en dicho proceso, limitándose la participación a dos trabajadores de la empresa concesionaria actual, SAERCO.

La propuesta de participación de expertos externos, como observadores en la validación, ha sido presentada formalmente en varias ocasiones sin recibir respuesta. En particular, se ha sugerido la inclusión de representantes de APROCTA (Asociación Profesional de Controladores de Tránsito Aéreo) e IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations).

- 1. ¿Qué beneficios concretos para la seguridad se obtienen al eliminar la visión directa de la pista? ¿No es mejor complementar y reforzar la visión directa con avances tecnológicos en lugar de sustituirla?**
- 2. ¿Qué medidas se contemplan para garantizar la seguridad operativa y la continuidad del servicio en el aeropuerto de Vigo mientras persistan las limitaciones técnicas de la RTWR?**
- 3. ¿Existe un plan o calendario de ampliación de los horarios de operación de la RTWR sin comprometer la seguridad o limitar el tráfico aéreo general? ¿Cuál es el calendario previsto para alcanzar una operatividad plena y segura?**

4. **¿Está el Gobierno informado sobre la negativa o falta de respuesta a las solicitudes de colaboración de organizaciones profesionales del sector en el proyecto de implantación de la RTWR en Vigo?**
5. **¿Se prevé la participación formal de asociaciones profesionales nacionales e internacionales en la validación y supervisión de la RTWR?**
6. **¿Se ha evaluado el impacto económico y social que las restricciones actuales podrían generar en la región y qué acciones se proponen para mitigarlo?**

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid, 25 de junio de 2025

Fèlix Alonso Cantorné
Diputado

Verónica Martínez Barbero
Diputada

Manuel Lago Peña
Diputado