

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

**D. Andrés LORITE LORITE**, diputado perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.**

Las Galerías de AENA en el aeropuerto de Barajas siempre han dado muchos problemas, en especial las del T123 que son muy antiguas; en el año 1996 se generó un importante problema que colapsó el tráfico aéreo en España por el cierre de Barajas debido a la rotura de un cable de alta tensión en Galerías que causó la suspensión de todos los vuelos hacia y desde Madrid.

Según contaba la prensa de entonces, el aeropuerto de Barajas cerró desde las 17.45 hasta las 23.00 de ayer sus pistas y suspendió todos sus vuelos a causa de una avería en el suministro eléctrico que inutilizó las balizas. El corte de energía dejó en precario los sistemas de control, desató un espectacular desbarajuste en el aeródromo y desesperó a miles de viajeros. Finalmente, al caer el sol, ante la pérdida de visibilidad y la imposibilidad de reactivar las señales luminosas de las pistas, se optó por cerrar Barajas. En las 11 horas que duró la crisis -desde el inicio de la avería hasta la reapertura parcial-, un total de 299 vuelos fueron suspendidos o desviados y otros 80 sufrieron retrasos.

La Inspección de Trabajo de Madrid, tras una denuncia del Sindicato ASAE sobre las Galerías, ha emitido el Inspector actuante un requerimiento muy contundente (se adjunta) sobre las condiciones de las Galerías del T123 dando un plazo para que AENA aporte un plan de actuaciones para mejorar la seguridad de los trabajadores de las Galerías y las instalaciones y de no hacerlo AENA está sujeta a importantes multas. La seguridad y la vida de las personas está en juego.

Las condiciones de las Galerías del T123 son ampliamente conocidas por todos y porque en la web de Prevención de Riesgos Laborales en Coordinación de Actividades Empresariales (CAE) existe un documento público llamado “Riesgos generales existentes en emplazamientos y sus medidas preventivas. Galerías. Septiembre 2015” y donde aparecen 58 páginas llenas de fotos de la situación de las Galerías del T123.

AENA ha enseñado hace unas semanas en Televisión Española (TVE) las Galerías de Servicios del T4 en horas de máxima audiencia, como se puede ver aquí a partir del minuto 3:40 se muestra con todo tipo de detalles cómo son las Galerías, que trabajos se hacen en ellas y muchos detalles de las mismas:

<https://www.rtve.es/play/videos/espana-directo/terminal-dia-1-cubierta-campo-vuelo-aeropuerto-barajas/6627513/>

AENA no puede enseñar las del T123 porque no están en las mismas condiciones ni parece que le guste que nadie lo haga a la nueva Jefa de la División de Ingeniería y Mantenimiento cuando fotos y planos son públicos y han sido publicados por AENA que muestra la cara bonita de las Galerías del T4 pero no las del T123.

En 2015 en la web de Contratación Pública de AENA se publicó el Expediente DIN 88/2015 de “Actuaciones para la Adecuación a Normativa de las Galerías del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas” de las que en la que en los Anejos se publican una serie de planos con los Circuitos de las Galerías y toda una serie de fallos muy importantes.

Se adjunta copia de parte del expediente donde se puede ver con detalle los Circuitos de las Galerías, la lista de Desperfectos y la lista de Incidencias en las Galerías.

Por todo lo anterior, se pregunta:

- ¿Qué medidas va a tomar AENA para cumplir en plazo el requerimiento de la Inspección de Trabajo de Madrid (se adjunta) en relación con las condiciones de inseguridad para personas e instalaciones de las Galerías?

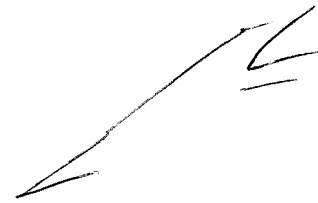
- ¿Cree AENA que cumplirá los plazos o van a ser sancionados si como se ve son conscientes desde al menos 2015 de que tenían que arreglar estas cosas y no se ha hecho nada hasta la denuncia y posterior actuación del Inspector de Trabajo?
- ¿Qué conclusiones se sacó del Expediente DIN 88/2015 de “Actuaciones para la Adecuación a Normativa de las Galerías del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y por qué fue paralizado?
- ¿Es cierto que hay una Base de Datos donde se detallan miles de fallos en Galerías y sobre las que no se ha hecho nada o muy poco?
- ¿Qué responsable de AENA dijo que “no había que cambiar los extintores (algunos caducados desde el 2008) porque si había un incendio entraban los Bomberos” y saber si sigue en su puesto o se le van a pedir responsabilidades?

Madrid, 08 de septiembre de 2022



Vº Bº

EL SECRETARIO GENERAL



Fdo:

EL DIPUTADO

C.DIP 231855 08/09/2022 13:31

**RESOLUCION INSPECCION DE TRABAJO DE MADRID**

En relación con las galerías de servicio, el día 21-7-2022 la Jefa SPRL remite al actuante copia del informe de condiciones de seguridad en Galerías subterráneas de la Terminal 2 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, firmado por dicha responsable el día 7-7-2022, que ha sido elaborado tras visita realizada en fecha 14-6-2022. Asimismo, se remite un documento titulado "PLAN DE ACCIONES CORRECTORAS GALERIAS T2", firmado el mismo día 7-7-2022 en el que, tras reflejar toda una serie de deficiencias existentes en las zonas de galerías visitadas por la citada Jefa SPRL, se hace constar expresamente que "Estas deficiencias se pueden extrapolar a todos los puntos de la instalación que se encuentren en el mismo estado, no sólo a los detectados durante la visita realizada."

Tras las comprobaciones practicadas, en base a lo establecido en el artículo 22.2 de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social (BOE del 23) y en el artículo 43 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre,

CORREO ELECTRÓNICO:  
amadrid@mitos.gob.es  
EAD041727  
www.mitos.gob.es/itss

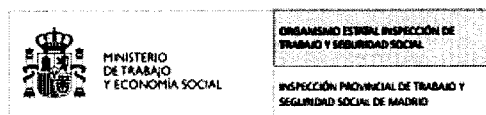
Plaza José Moreno Villa, 1  
28008 MADRID  
TEL: 91 363 56 00  
FAX: 91 363 71 80

Página 1 de 3

CSV : INT-c3a6-be83-0da5-c1ef-57c8-f3b1-1052-0878

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : BERNARDO RAMOS ALONSO | FECHA : 26/07/2022 09:29 | NOTAS : F - (Sello de Tiempo: 26/07/2022 09:30)



de Prevención de Riesgos Laborales (BOE del 10), en relación con las galerías de servicio existentes en T123, lado tierra y lado aire, se formula REQUERIMIENTO a la empresa para que:

1.1. En el plazo máximo de tres meses, proceda a realizar una planificación de las actividades preventivas necesarias para eliminar o reducir y controlar los riesgos señalados en los informes remitidos por la empresa, planificación que deberá reunir las condiciones establecidas en el artículo 16.2.b) de la Ley 31/1995 (incluir para cada actividad preventiva el plazo para llevarla a cabo, la designación de responsables y los recursos humanos y materiales necesarios para su ejecución) y someterse a consulta con la representación especializada de los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales, de conformidad con lo establecido en los artículos 33.1.b) y 36.1.c) de la Ley 31/1995.

1.2. Dadas las características de las galerías de servicio, en el mismo plazo máximo de tres meses, la empresa habrá de planificar la realización de simulacros de emergencias en dichas galerías, incluyendo el rescate y auxilio de accidentados.

1.3. Sin perjuicio de lo anterior, y en todo caso antes de la realización de cualquier trabajo en el interior de las galerías, se requiere la adopción de las siguientes medidas correctoras:

- Se procederá a la revisión de las puertas de salidas de emergencia de la zona de la instalación en la que se vaya a realizar la actuación, debiendo garantizarse que todas las salidas de emergencia de esa zona están libres de obstáculos y que las vías y recorridos de evacuación están señalizados de conformidad con la normativa en vigor, de modo que la señalización existente en cada caso se corresponda de manera efectiva con las puertas de salida realmente existentes (que se hallen operativas en cada momento).

- Se revisarán los extintores y medios de protección contra incendios disponibles en la zona de la actuación, sustituyendo inmediatamente aquellos que no se hallen en un correcto estado por otros que reúnan las condiciones establecidas en la normativa de aplicación.

- Se revisarán los medios existentes en la zona destinados a comunicar la existencia de situaciones de emergencia (por ejemplo, teléfonos de llamada de socorro), realizando las reparaciones que garanticen su correcto funcionamiento.

- Con carácter inmediato, deberá proporcionarse explosímetro y medidor de concentración de oxígeno a los trabajadores que accedan a las galerías.

- Antes del acceso a las galerías, los responsables de los trabajos deberán proceder a la revisión de los procedimientos e instrucciones de trabajo que puedan existir al efecto (de no existir, deberán ser elaborados antes del inicio de los trabajos), de modo que quede garantizado que únicamente accedan al interior de las galerías aquellos trabajadores debidamente autorizados para ello, que deberán disponer de la necesaria formación e información en relación con los riesgos existentes en la zona y medidas preventivas a observar, en particular todos los relativos a la realización de trabajos en espacios confinados. Dichos procedimientos e instrucciones de trabajo deberán prever en todo caso los medios que deban emplearse en cada intervención para un adecuado control desde el exterior de todas las operaciones que vayan a realizarse en cada momento

CORREO ELECTRÓNICO:  
imadrid@mites.gob.es  
EA0041727  
www.mites.gob.es/iss

Plaza José Moreno Villa, 1  
28008 MADRID  
TEL: 91 363 56 00  
FAX: 91 363 71 80

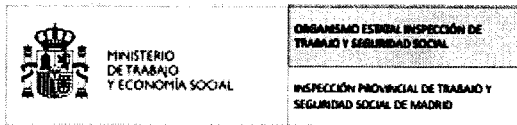
Página 2 de 3

---

CSV : INT-c3a6-be83-0da5-c1ef-57c8-f3b1-1052-0878

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : <https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm>

FIRMANTE(1) : BERNARDO RAMOS ALONSO | FECHA : 26/07/2022 09:29 | NOTAS : F - (Sello de Tiempo: 26/07/2022 09:30)



en las referidas galerías.

- Las medidas requeridas deberán incluirse en la coordinación de actividades preventivas, de manera que resultarán exigibles en todo caso en cualquier supuesto de acceso y realización de trabajos en galerías, tanto por personal propio de la empresa destinataria del presente requerimiento como por personal de empresas contratadas o subcontratadas.

Y ello con expresa advertencia de que el incumplimiento de dicho requerimiento podrá dar lugar a la extensión de la correspondiente acta de infracción por los hechos detectados y que el incumplimiento de las advertencias previas y requerimientos de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, podrá ser apreciado como circunstancia agravante en la graduación de la sanción, según establece el artículo 39 apartados 2 y 3 f) del texto refundido de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

Es todo lo que se informa de conformidad con lo dispuesto en el artículo 20.4 de la Ley 23/2015, de 21 de julio, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

EL/LA INSPECTOR/A DE TRABAJO Y  
SEGURIDAD SOCIAL

C.DIP 231855 08/09/2022 13:31

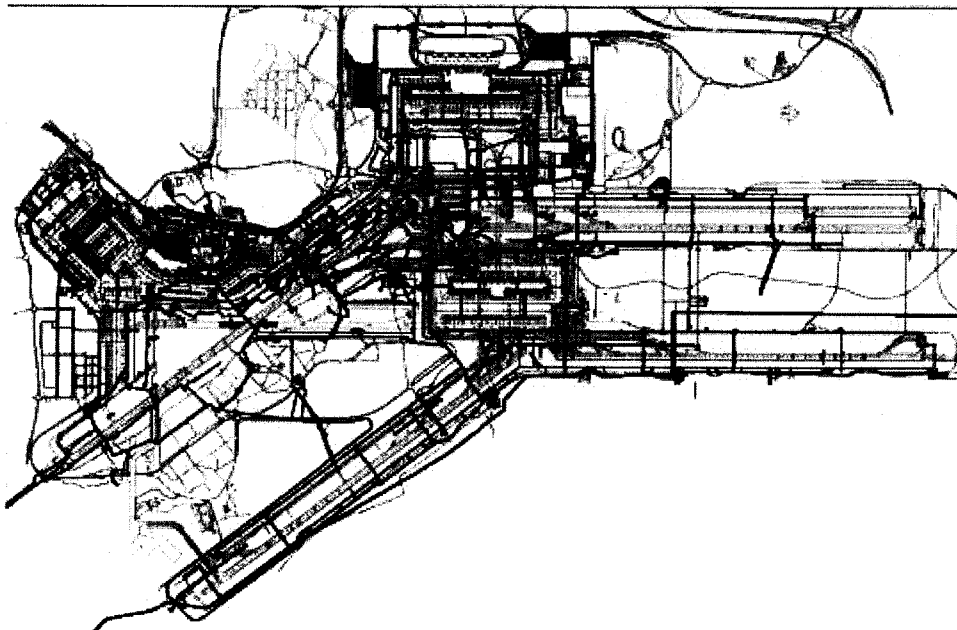
**EXPEDIENTE DIN 88/2015 de “Actuaciones para la Adecuación a Normativa de las Galerías del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas**



## ANEJO Nº 1. Definición de la obra objeto del proyecto

El presente expediente contempla la actuación para la adecuación a normativa de las galerías del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Actualmente el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas cuenta con aproximadamente unos 60 km de galerías. Para la adecuación a normativa es necesario previamente una toma de datos y análisis del estado real.



Los requisitos del aeropuerto para esta toma de datos son:

El análisis de los datos existentes, la revisión in situ de todos los tramos de galerías por expertos en las diferentes áreas (topógrafos, expertos en obra civil, eléctricos, climatización, informáticos, etc), así como la ejecución de todas las pruebas de funcionamiento de las instalaciones existentes al objeto de valorar el estado de las mismas.

A continuación, a modo de ejemplo, se da una breve descripción de algunas actuaciones desde el punto de vista de cada área del aeropuerto:

Desde el punto de vista de Ingeniería y Mantenimiento se realizará un inventario de las galerías donde vendrá reflejado la toma topográfica de bocas, puertas, profundidades, secciones... Habrá que indicar el estado real de la obra civil de cada uno de los tramos (habilitados para el paso, inundados, zonas

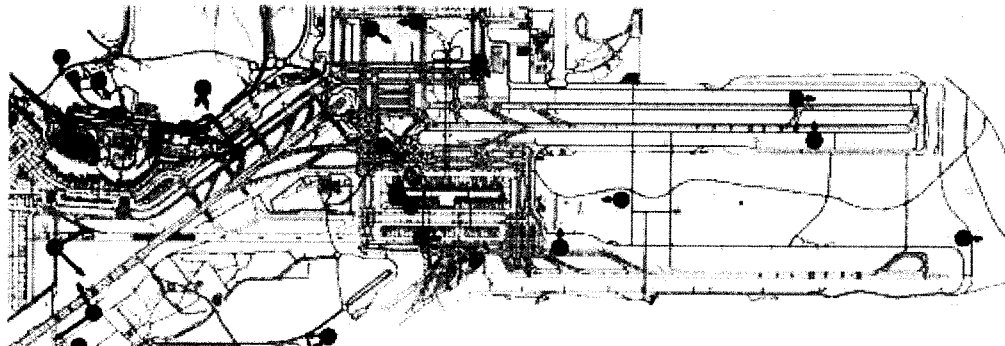
sin oxígeno,...) de tal manera que quede perfectamente detallado, tanto en planta como en sección, cada tramo de galerías con su problemática si es que la hubiera.

También se realizará una representación en plano y un inventario de las instalaciones existentes (sistema de drenaje, iluminación, emergencia, contraincendios, extinción, detección, ventilación,...), donde se reflejará el estado real de cada uno de sus componentes, con la verificación del correcto dimensionado, instalación y operatividad de los sistemas.

Es necesario indicar el número de bandejas que existe en cada tramo de galería, mostrando donde están ubicadas, su ocupación e identificando cada uno de los cables que pasa por ellas.

Se deberá identificar todos aquellos elementos salientes, no operativos o en desuso para su retirada.

Se adjunta a modo de ejemplo un plano con desperfectos en galerías:



**LISTA DE DESPERFECTOS**

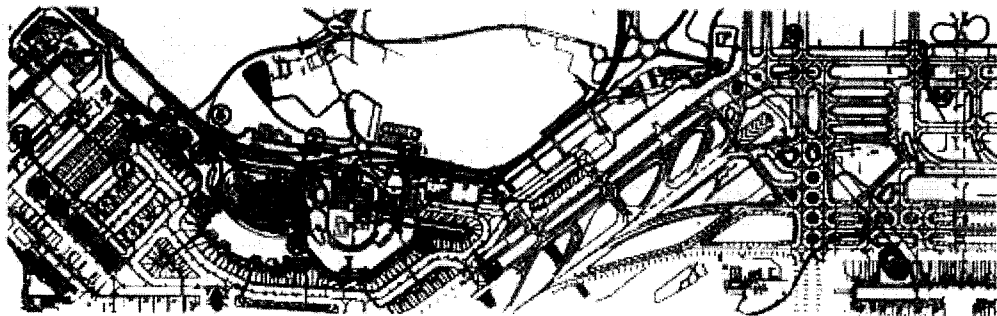
- 1- PUERTA CONTRAFUEGOS EN MAL ESTADO.
- 2- TRAMO DE SER M. APRICK DE BANDERAS EN ESTADO CRITICO, MUY DEGRADADA Y SOBRECARGADA.
- 3- ZONA CON AGUA EN SUELO DE GALERIA.
- 4- OBRAS PUERTAS SIN CERRADURA LO QUE IMPIDE EL ACCESO DESDE EL TUNEL Hacia la GALERIA.
- 5- ZONA DE GALERIA SIN DRENAJON DE SUCIONES (CORRESPONDIENTE AL CIRCUITO 1 DE LA CÁMARA 38.)
- 6- ZONA DE SERVO DE SERVO CON AGUJEROS EN EL SUELO (MUY REPERALADOS), PUERTA SIN CRISTAL EN EL CUBO DE SERVO.
- 7- PROBLEMAS EN EL SUELO EN EL CUBO DE SERVO.
- 8- ENTRADA A GALERIA SIN PUERTA EN LA GALERIA (SERVO, BLANCO) CON POSIBLE PELIGRO DE CADAVASCER.
- 9- AGUJEROS EN SUELO PROCEDIENTE DEL CUBO DE SERVO EN LA ZONA.
- 10- ENTRADA DE AGUA POR BARRIO DE TRINCHERAS MUY CERRADO Y BARRIO EN EL SUELO DE LA GALERIA.
- 11- CUBIERTA INFERIOR SIN PROTECCION EN EL CUBO DE LAS GALERIAS.
- 12- SERVO INCOMPLETO DE AGUJEROS EN EL CUBO DE LAS GALERIAS.
- 13- FILTRACIONES DE AGUA POR TRINCHERAS Y AGUJEROS QUE PUEDEN LAS BANDERAS.
- 14- PUNTA DE MANDO ANCLADO EN LA BANDERA DE LA GALERIA EN UN TRAMO DE SER M APRICK CON MUCHO PELIGRO PARA LA CAMERA.
- 15- GALERIA SIN BOMBA DE AGUJEROS POR LO QUE SE HA HECHO UN FORTALMENTE.
- 16- TRAMO DE GALERIA MUY ESTRECHO CON BARRIO SOBRECARGADO, CON EL CONCRETO PELIGRO DE IMPACTO EN EL CUBO.
- 17- INSTALACION DE CONTRAINCENDIOS APTA PARA LA CAMERA.
- 18- TRINCHERAS SIN PROTECCION EN LA ENTRADA A LA GALERIA.
- 19- GALERIA CON FALTA DE CERRADURA EN LA CONSTRUCCION EL 23-09-2014).
- 20- EXTRACCION DE AGUA EN ALBERGACION POR PESO DE CABLE.
- 21- AGUJEROS DE AGUA EN TEMPERATURA DE LLUVIA.
- 22- AGUJEROS EN EL SUELO PROCEDIENTE DEL CUBO DE SERVO.
- 23- ENTRADA DE AGUA PROCEDIENTE DE BANDO DE TUBOS, NO EXISTE BOMBA DE AGUJEROS, SE RECOMIENDA SELLAR ARGENTA.

Desde el punto de vista de Seguridad Aeroportuaria se realizará un inventario y representación en plano de todos aquellos tramos que tengan conexión entre lado tierra y lado aire. Se deberá indicar si existen barreras físicas apropiadas, instalación de cierre electrónica similar a las usadas en puertas perimetrales; instalación CCTV, integrada en el sistema NICE de grabación continua; y dispositivo de

alarma, integrado en el sistema SICA. Se deberá verificar su correcto funcionamiento. Identificando ubicación de los elementos de seguridad (CCTV, lectores, pulsadores PCI, etc.)

Desde el punto de vista de Seguridad Aeronáutica se necesitará el inventario y representación en plano de todas las salidas de emergencia, ubicación, tipología, distancia...

Se adjunta a modo de ejemplo un plano con incidencias en acceso a galerías:



**INCIDENCIAS EN GALERÍAS**

- 1 BALDA CON TAPA DE ROTACIÓN RESPONSABLE DE LEVANTAR POR PERSONAL.
- 2 BALDA ROTACIONADA.
- 3 BODA SITUADA EN EL INTERIOR DE UN DESPACHO CON UNA MÁQUINA DE REFRIGEROS ENCENDIDA.
- 4 BALDA SITUADA EN SENDO DE LA CARRETERA Y ASPALTADA.
- 5 BALDA SITUADA EN LA MEDIANA ENTRE DOS CARRETERAS.
- 6 BALDA ROTACIONADA.
- 7 BALDA CERRADA CON CERRADILLO.
- 8 BALDA CERRADA CON CERRADILLO.
- 9 BALDA CERRADA CON CERRADILLO.
- 10 BALDA CERRADA CON CERRADILLO.
- 11 LAS TRAMPILLAS CONSIDERADAS DERRIBAR, PRACTICAMENTE NO ABREN.
- 12 PUERTO CERRADO CON CERRADILLO.
- 13 TRAMO FINAL DE GALERÍA SIN SALIDA AL EXTERIOR.
- 14 TRAMO FINAL DE GALERÍA SIN SALIDA AL EXTERIOR.
- 15 DOS BODAS DE HOMBRES CERRADAS CON CERRADILLOS POR EL EXTERIOR (GUARDIA CIVIL).
- 16 BODA DE HOMBRES EN SENDO DE LA CARRETERA.
- 17 BODA DE HOMBRES TAPADA POR VEHÍCULO.
- 18 DOS PUERTAS DE ACCESO A GALERÍA SIN CERRADILLO. NO SE PUEDE ENTRAR DESDE EL TUNEL DEL SATÉLITE.
- 19 PUERTA DE ACCESO A GALERÍA CON LLAVE 601 POR AMBOS LADOS. NO TIENE BARRA ANTI-PANICO POR EL LADO INTERIOR.
- 20 PUERTA DE ACCESO A GALERÍA NO ABRE NI HACIA ADENTRO NI HACIA AFUERA.

Desde el punto de vista de Seguridad Operacional se deberá realizar un inventario y representación en plano de aquellas salidas ubicadas en lado aire.

Desde el punto de vista de TIC se deberá realizar un inventario y representación en plano de las bandejas de comunicaciones, tendidos de fibra óptica, tendidos de cableado para telefonía, donde vendrá reflejado también la ubicación de todos los teléfonos y la evidencia de la comprobación de que están en perfecto estado, así como la relación de aquellos puntos de presencia de la red de datos del Aeropuerto (Red Multiservicio).

Desde el punto de vista de PRL se deberá realizar un estudio/inventario que entre otros contenga:

- Riesgo de contacto eléctrico: puestas a tierra, caída de agua sobre bandejas de cableado, cajas de registro abiertas, enchufes desmontados...



- Riesgo de incendio: adecuar tabiques de sectorización y puertas, aumentar número de extintores, instalar red de pulsadores de emergencia, reparar detectores inutilizados, completar red de detección y alarma, señalizar los elementos...
- Riesgo de evacuación dificultosa: instalar señalización de recorridos de evacuación, indicando metros a los que esta la salida, reparar luces de emergencia y defectos de alumbrado normal, accesos de persona: cada 400m, revisar estructura de la galería, eliminar señales confusas, acondicionar accesos, estudiar opciones para dimensionar la galería conforme a la legislación, planos...
- Riesgo por la presencia de gases tóxicos y explosivos: Instalación de detectores de gases con sensibilidad mínima de 300ppm, proponer método de ventilación, uso de equipos de protección individual respiratoria, procedimientos/pautas, clausura de galerías...
- Riesgo por golpes y/o cortes con objetos inmóviles: cables de paso, elementos salientes, señalización de zonas con techo bajo, bandejas en mal estado, estudio para dimensionar las galerías conforme a la legislación vigente...
- Riesgo de caídas a distinto nivel: adecuación de escalas a normativa aplicable.
- Riesgo por comunicación deficiente: número de teléfonos instalados y operativos, proposición de nuevos terminales...
- Riesgo de caídas al mismo nivel: acumulación de agua, puntos de infiltración, lámparas fundidas, estructura de la galería, alumbrado de emergencia, defectos en el suelo...

La toma de datos se realizará sin afecciones a la operatividad de las instalaciones y sin realizar cambios de estado de las instalaciones. Esto deberá de ser tenido en cuenta por el adjudicatario durante las visitas.

Tras la toma de datos y análisis del estado actual de las galerías, se llevará a cabo un estudio de adecuación a normativa de todos los elementos, instalaciones y sistemas anteriormente enumerados.

A modo resumen se deberá entregar el estudio de la obra civil y de todas aquellas instalaciones y sistemas que transcurren por las galerías para Ingeniería y Mantenimiento.

También se entregará el estudio de adecuación a normativa para delimitar zona restringida de seguridad. Se deberán analizar las interferencias con los criterios establecidos por la AESA y la División de Seguridad, para impedir el flujo de personas no autorizadas, pero sin impedir cumplir los requisitos mínimos de seguridad en caso de incendio y evacuación. Además, se deberá dar solución a aquellas salidas existentes que llevan directamente a un vial de circulación.

En este estudio se hará una propuesta de aquellas salidas que haya que modificar, reubicar, anular o construir nuevas. Se deberá integrar en el plan de autoprotección para Seguridad Aeronáutica.

Asimismo, se realizará un estudio de cumplimiento de normativa de las salidas ubicadas en lado aire (D-400, enrasadas, distancia de seguridad...) acompañado de la propuesta para adecuarla a la misma, para Seguridad Operacional.



Además, se entregará un estudio para cumplir con la normativa en Prevención de Riesgos Laborales.

Adicionalmente se incluirá un estudio para unificar todos los sistemas en un centro de control en el CGA y el estudio para la implantación del sistema de radiocomunicaciones TETRA desplegado en el Aeropuerto, dentro de las galerías. Estos estudios vendrán acompañados de su propuesta de solución técnica (ingeniería), así como de valoración económica. Para información adicional sobre lo requerido, ver apartado 3.3.1.3.

La propuesta técnica de solución a desplegar en galerías en cuanto a despliegue de infraestructura radiante, así como a integración en sistema TETRA, infraestructura y configuración lógica actualmente en producción, debe ser argumentada técnicamente y consensuada con la unidad TIC.

Como consecuencia de todos estos estudios se presentarán una actuaciones a realizar para el cumplimiento de normativa legal y otras de mejora para unificación de criterios. Se deberán realizar propuestas alternativas a estas actuaciones en aquellos casos que no se pueda dar cumplimiento a la legislación (procedimiento de actuación, cierre de tramo de galería...). También se incluirán todas aquellas mejoras que se pudieran implementar. Estas actuaciones y mejoras incluirán descripción, planos generales y valoración económica.

Las alternativas propuestas deberán tener en cuenta los siguientes aspectos:

- Deberán ser viables técnicamente y sin afecciones permanentes a la seguridad operacional durante la fase de ejecución de la obra civil. Cualquier alternativa con afección permanente a la seguridad operacional será considerada no válida;
- La planificación de alternativas deberá mantener operativas todas las instalaciones existentes, realizando los trabajos auxiliares que se consideren necesarios y que serán incluidos en el estudio;
- Todas las alternativas contarán con una evaluación económica detallada y completa de la obra, que incluirá: obra civil, instalaciones, mano de obra, así como los estudios necesarios para la puesta en marcha y la reposición de servicios afectados.
- Se realizarán planos de las alternativas, tanto para las instalaciones como para la obra civil;

El Director del Expediente podrá solicitar las correcciones y/o descripciones detalladas para completar el estudio. No será considerada válido un estudio de alternativa sin la aprobación escrita de AENA.

Además en caso de ser necesario se solicitará al Adjudicatario la elaboración de criterios de ponderación al objeto de ayudar en la decisión y evaluación de las mismas.

Una vez llevadas a cabo las adecuaciones a normativa habrá que revisar el procedimiento existente para trabajos en galerías y elaborar todos aquellos que sean necesarios.

Se dará una nueva nomenclatura a cada uno de los tramos y bocas de las galerías para realizar un Plano de evacuación.