



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS  
SECRETARÍA GENERAL  
REGISTRO GENERAL

17 DIC. 2024 10:58:24

Entrada **51923**

## Pregunta obras pista aeropuerto Madrid Barajas

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

El diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, adscrito al GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso, formula las siguientes **preguntas dirigidas al Gobierno para su respuesta escrita**, remitidas por ASAE, **relativas a las obras en la pista 14R-32L del aeropuerto Madrid-Barajas.**

AENA informó por nota de prensa el pasado mes de octubre que invertía 36,33 millones de euros en regenerar una de las cuatro pistas del Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en concreto la 14R-32L.

La pista iba a estar cerrada durante 42 días desde el 2 de octubre, tratando la empresa pública aeroportuaria que el impacto fuera el menor posible, ya que un retraso en su apertura, debido a una mala planificación de los SSCC de AENA o en la ejecución de la empresa contratista que ejecutó la obra, podría costar miles de euros a las líneas aéreas.

Según informaciones de AENA durante este tiempo se llevarán a cabo, entre otras actuaciones, los trabajos de regeneración del pavimento de la pista 14R-32L y de sus calles de rodaje asociadas, la construcción de los primeros 135 metros de pista con losas de hormigón, la nivelación de algunos tramos de las calles de rodaje y de la práctica totalidad de la pista de vuelo, y la instalación de balizamiento, letreros, señalización horizontal y nuevo cableado. Durante los trabajos, se llevarán a cabo actuaciones en alrededor de 675.000 m<sup>2</sup> de superficie. En total se van a instalar del orden de 1.280 nuevas balizas y se tenderá en torno a 240 km de cable.

Una obra muy importante, de gran calado, y de la que se puede leer todos los detalles en esta nota de prensa publicada aquí:





<https://www.aena.es/doc/detalleprensa/241001-mad-obra-y-cierre-pista-14r-32l.pdf>

La realidad ha sido que se ha abierto la pista con retraso y que debido a este retraso y las prisas por abrir se ha hecho de una manera, cuando menos, mejorable. Las distintas actuaciones que la empresa constructora ha hecho que sobre Energía, Balizamiento y Campo de Vuelo de la propia AENA en Barajas caigan problemas muy importantes que se van a arrastrar durante mucho tiempo y que saldrán a la luz con el tiempo como defectos constructivos de la obra. También el Servicio de Pista y Plataforma de AENA se ha visto afectado con dos accidentes en el lugar de trabajo y dos bajas laborales.

Es sabido que para poder dar servicio a los equipos de Balizamiento de la pista 14R/32L (Expediente DIN 359/23), a finales de octubre de 2024 se pusieron en marcha dos acometidas eléctricas de Media Tensión y un Centro de Transformación alimentado por ellas. Estas infraestructuras se pusieron en marcha con el fin de alimentar una Cámara de Reguladores con equipamiento necesario para dar soporte a las instalaciones de Balizamiento de la pista 14R/32L del aeropuerto madrileño (y sus rodaduras), cuya finalidad es la de asegurar las operaciones de las aeronaves por el bien de los pasajeros y de las instalaciones aeroportuarias.

Las acometidas eléctricas y el Centro de Transformación se conectaron a la Central Eléctrica de AENA, denominada CELA, que suministra energía segura, designada “de continuidad” destinada a alimentar las infraestructuras de Balizamiento. Las nuevas instalaciones, ejecutadas en el ámbito del Expediente DIN 166/19, se han implantado en un tendido existente y perfectamente operativo, denominado anillo por ser cerrado. Es tan elevada la criticidad de las nuevas instalaciones que se exige, como para el resto de las instalaciones de Balizamiento, que sean operadas y vigiladas en remoto por personal de AENA en turnos 24 horas los 365 días de año, utilizando un sistema de control informático que asegura acciones inmediatas.



Se sabe que la puesta en marcha de las infraestructuras (Acometidas, Centro de Transformación y Cámara de Reguladores) y la conexión a la red de media tensión de continuidad se realizó sin que el personal de mantenimiento de AENA verificase y probase las instalaciones, por lo que, indudablemente no pudo dar visto bueno personal de AENA. De igual manera, es conocido que las nuevas instalaciones no pueden ser libremente maniobradas ni visitadas por el personal de mantenimiento del aeropuerto de AENA (el único autorizado para realizarlo), hasta al menos, los primeros días de diciembre de 2024. También es sabido que hasta, al menos, las mismas fechas, las nuevas infraestructuras eléctricas no cuentan con la posibilidad de operación y supervisión remotas complicando la explotación del anillo de continuidad en el que están integradas.

Personal de SSCC de AENA dijo que “hubo cosas que en Barajas generaron alarma y que no era para tanto” (sic), cosa que se contradice con todo lo que el personal del Servicio de Pista y Plataforma retiro de FOD y basura. También se dijo en un foro público que gracias a la experiencia de Vigo (donde parece que AENA fue multada por la AESA-Agencia Estatal de Seguridad Aérea) aprendieron que “no vale todo, y que no se puede abrir de cualquier manera una pista” (sic). Y que decidieron retrasar la apertura para abrir con seguridad. La realidad fue muy distinta, fue el personal de Mantenimiento de AENA Madrid-Barajas quien dijo que era imposible abrir después de revisar el estado de la instalación. Parece que las obras y el modo de trabajo de SSCC de AENA no casa con la operativa de un aeropuerto como Barajas. No es posible que se siga con la subasta electrónica como modo de contratación al más barato y que a los SSCC de AENA sólo les preocupe la inversión y los plazos, haciendo recaer la carga en el Mantenimiento de AENA en Barajas último escalón de una cadena que juega con la seguridad de los aviones y personas. Ni TMA, CMA, Ingenieros, Estructuras ni el Director de Barajas merecen soportar esta gestión centralizada de los SSCC de AENA que no ayuda en nada al aeropuerto más grande de España.



Si la parte de Energía fue un poco caótica ni que decir tiene la parte del Balizamiento de la pista. Ha existido un problema en balizas que fallan, y es que no lucían porque los reguladores de intensidad constante no están funcionando correctamente.

Las evaluaciones fotométricas de las balizas, que según norma pueden lucir hasta el 50% del valor nominal que da el fabricante, pero que AENA en sus pliegos exige que, en luces nuevas, debe lucir al menos con el 100% parece que no se ha cumplido. La Fotometría que ha hecho posteriormente el laboratorio de AENA dice, según parece, que hay que cambiar más de 1.000 balizas, es decir, casi todas.

En la pista 14R-32L de Madrid Barajas en este tiempo y con las prisas se ha asfaltado sobre agua y barro cosa que es totalmente improcedente y no tardando mucho dará problemas en la pista que deberá arreglar AENA, posiblemente con nuevos cierres y sin que conste si la empresa contratista se va a hacer cargo de este defecto de construcción

Según la Nota de Prensa de AENA los primeros 135 metros iban a ser de hormigón, pero se decidió que fueran de asfalto en el momento de ejecutar, de manera que la pista no tiene nada de hormigón.

**Se solicita la respuesta escrita a estas 28 preguntas:**

1. ¿Es cierto que la obra se ha cobrado la vida de un trabajador y el accidente laboral de dos TOAM de AENA con posterior baja?
2. ¿En el caso del trabajador fallecido que conclusiones se han sacado del accidente para que no se vuelva a producir?
3. Entre las funciones del personal TOAM de AENA señaladas en su ficha de ocupación no está la retirada de decenas de objetos y basura ¿porque la empresa que ejecutó la obra no lo haya hecho? ¿Se volverán a repetir estos hechos?



4. ¿Qué impacto económico ha tenido en las aerolíneas el retraso en la apertura de la pista 32L?
5. ¿Considera normal que se tenga que realizar estas obras, que son frecuentes en Barajas, de modo recurrente? ¿Ocurre esto en otros aeropuertos de la Unión Europea del estilo de Barajas de reparaciones cada poco tiempo?
6. ¿Por qué motivo el personal de mantenimiento de AENA en Barajas no valoró ni suscribió el visto bueno para puesta en marcha de esta obra?
7. ¿Cuándo ha accedido el personal de mantenimiento de AENA en Barajas por primera vez para inspeccionar y mantener la instalación?
8. ¿Se han respetado los procedimientos de puesta en marcha establecidos en el aeródromo madrileño por parte del personal de SSCC de AENA o se ha impuesto una apertura que quizá debió retrasarse aún más?
9. ¿Es verdad que el personal de mantenimiento de AENA en Barajas no ha podido acceder a las nuevas instalaciones hasta, al menos, los primeros días de diciembre de 2024 y cuáles fueron los motivos?
10. Si no ha entrado el personal de AENA como se señala en la pregunta anterior ¿cómo se han mantenido esas instalaciones hasta entonces?
11. ¿Están capacitados esos supuestos “mantenedores” para actuar sobre una obra que es responsabilidad final de AENA?
12. ¿Existe algún contrato de mantenimiento con esta empresa mantenedora y tiene conocimiento de todo ello la Administración competente?



13. ¿Desde qué fecha se tienen concedidos a AENA los permisos de puesta en marcha para las instalaciones, en especial las de protección contra incendios, las de climatización o las de electricidad?
14. ¿Es cierto que ha sido imposible controlar por AENA Barajas el sistema eléctrico en remoto hasta primeros de diciembre?, ¿cuándo ha sido posible?, ¿desde cuándo están operativos los demás sistemas de control (de protección contra incendios o de seguridad)?
15. ¿Qué medidas va a tomar AENA para solucionar los problemas de Balizamiento con desglose de los fallos detectados y las actuaciones previstas?
16. ¿Qué medidas va a tomar AENA para solucionar los problemas de Campo de Vuelo donde se ha asfaltado con lluvia y barro con desglose de los fallos detectados y las actuaciones previstas?
17. ¿Qué medidas va a tomar AENA para solucionar los problemas de Energía con desglose de los fallos detectados y las actuaciones previstas?
18. ¿Esta obra tiene garantía y de cuánto tiempo?
19. ¿Ha certificado AENA toda la obra o ha penalizado a la empresa y caso de hacerlo por qué razón y con qué monto económico?
20. ¿Va AENA a acabar con la práctica de la Subasta Electrónica que tantos problemas da?
21. ¿Quién tomó la decisión de pasar los 135 metros de hormigón a asfalto y cuáles son las razones técnicas de ese cambio? ¿Por qué el asfalto era mejor que el hormigón y al final no se puso?



22. ¿Están las conexiones eléctricas de esta obra legalizadas en Industria?  
¿se han sobrepasado los 30 días que deja Industria para pruebas y parece se superaron hace unas semanas?
23. ¿Es cierto como afirma el contratista que ha recibido instrucciones por escrito de la Dirección de Obra para llevar a cabo, textualmente: "bajo su responsabilidad" (de la Dirección de Obra), ejecuciones no contempladas en el proyecto?
24. ¿Se ha permitido extender aglomerado asfáltico bajo lluvia y pavimento encharcado?
25. ¿Se ha permitido la colocación y pegado de balizas con los agujeros donde deben colocarse, llenos de agua?
26. ¿Si se han permitido al contratista esta mala ejecución con el visto bueno de AENA cómo podrá la empresa pública aeroportuaria ejercer la garantía para posibles y probables fallos?
27. ¿Se contó con el personal de AENA en Barajas para dar el visto bueno a las distintas soluciones técnicas y de ejecución decididas durante el transcurso de la obra o esto se decidió a varios kilómetros desde los despachos de SSCC de AENA?
28. ¿No cree AENA que de esta experiencia hay que aprender para hacer un proceso de mejora continua en la realización de obras de este calibre?

Madrid, a 17 de diciembre de 2024



Néstor Rego Candamil

**Diputado del BNG en el Congreso**