

## A LA MESA DEL CONGRESO

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso, los miembros de la cámara que suscriben formulan las siguientes preguntas al Gobierno para su respuesta por escrito.

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 aeropuerto 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 ese personal. De igual manera, es conocido que las nuevas instalaciones no pudieron 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 contaban con la posibilidad de operación y supervisión remotas complicando la explotación del anillo de continuidad en el que están integradas.

Además, se han reportado problemas en balizas que fallaban, y 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 se ha asfaltado sobre agua y barro, cosa que es totalmente improcedente y no tardando mucho dará problemas 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.

**¿Son ciertas las informaciones que apuntan a la vida perdida de un trabajador y el accidente laboral de dos TOAM de AENA (con posterior baja) en la mencionada obra? ¿Qué conclusiones se han sacado de dicho incidente y qué medidas se tomarán para evitarlos en el futuro?**

**¿Cuándo ha accedido el personal de mantenimiento de AENA en Barajas por primera vez para inspeccionar y mantener la instalación? ¿Cuáles fueron los motivos del retraso en la inspección?**

**¿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 y las de electricidad?**

**¿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)?**

**¿Qué medidas va a tomar AENA para solucionar los problemas de Balizamiento con desglose de los fallos detectados y las actuaciones previstas?**

¿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?

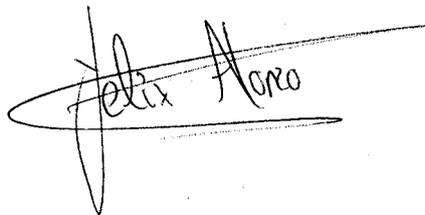
¿Qué medidas va a tomar AENA para solucionar los problemas de Energía con desglose de los fallos detectados y las actuaciones previstas?

¿Planea AENA acabar con la problemática práctica de la Subasta Electrónica?

¿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? ¿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?

Palacio del Congreso,

17 de diciembre de 2024



Félix Alonso Cantorné

Diputado GP Plurinacional SUMAR