

42.000.000 de €

La T4 vuelve a la normalidad

Los 500 kilos de explosivos que estallaron en la nueva terminal no han conseguido frenar el ritmo del aeropuerto madrileño, aunque los daños resultantes han supuesto unos costes de unos 42 millones de euros

El pasado 30 de diciembre parte del parking de la T-4 de Barajas se venía abajo por la explosión de un coche bomba de ETA cargado con 500 kilos de explosivos. Además de sesgar la vida de dos personas y hacer saltar por los aires el proceso de paz, el atentado golpeaba uno de los emblemas del desarrollo económico español en la última década: la nueva terminal de Barajas.

El flamante edificio –en el que se han invertido más de 6.000 millones de euros– es la apuesta del aeropuerto madrileño para duplicar su capaci-

dad y convertirse en uno de los mayores del mundo. El atentado fue un duro golpe cuando estaba a punto de cumplirse el primer aniversario de su puesta en marcha.

La explosión derrumbó un 70% del módulo D –de cinco plantas y capacidad para 8.700 plazas de aparcamiento– y un 30% quedó en pie con graves daños. Parte de la fachada de la T-4 saltaba por los aires, unos 700 vehículos quedaban totalmente destruidos y otros 867 sufrían daños menores. Aena ha recibido más de 2.100 reclamaciones de usuarios afectados. El Consorcio de Compensación de Seguros y Aena han

El despegue de Barajas

La ampliación permitió a Barajas ascender al cuarto puesto europeo en número de despegues y aterrizajes y el quinto puesto en número de pasajeros.

cifrado en 42 millones de euros el coste de estos daños, lo que le sitúa como el mayor atentado terrorista al que ha tenido que hacer frente el Consorcio. La mayor parte de ellos –30 millones– irán destinados a la reconstrucción del parking y la fachada.

Un renacer inmediato

Dos meses después, y a pesar de estos daños, Barajas prácticamente ha recobrado la normalidad. En la llamada ‘zona cero’ ya no quedan bomberos, SAMUR, ni Policía Judicial, aunque esta última es informada de los hallazgos útiles para la investigación. En el

Se han retirado 40.000 toneladas de escombros del edificio. ACS lleva a cabo la reconstrucción.

lugar sólo quedan los trabajadores de ACS. La constructora ya ha concluido las labores de desescombro –en las que ha retirado más de 40.000 toneladas de restos del edificio– y ha comenzado con las labores de reconstrucción del módulo D –que tenía 50.000 m²–, después de que Aena decidiese adjudicarlo por el procedimiento de urgencia la reconstrucción.

Aena se ha decantado por ACS, entre otros motivos, porque la mayor constructora española fue la encargada de construir en su día el aparcamiento. “Es, por tanto, la más indicada para acometer la reconstrucción con la

máxima brevedad posible”, señala Aena, cuyo objetivo es que el aparcamiento sea reconstruido “lo antes posible”. La idea es que a mediados de septiembre ya esté funcionando de nuevo, después de haberse invertido 24,5 millones de euros en su reconstrucción. Entretanto, los otros cinco

De los 45,5 millones de pasajeros que en 2006 pasaron por Barajas el 60%, casi 27 millones, lo hicieron por la T4

aparcamientos dispondrán de unas 6.800 plazas de estacionamiento.

También han comenzado los trabajos en el interior de la terminal, que sufrió importantes daños por la onda expansiva que destruyó las cristalerías de la fachada principal y deformó algunas estructuras. Hasta la fecha, el espacio afectado, de 350 metros de longitud, ha sido cubierto con grandes lonas. Entre las labores que han comenzado ya, y cuyo coste asciende a tres millones de euros, está la instalación de nuevas puertas automáticas y en breve comenzará la reinstalación de las cristalerías afectadas. □

Reformar las antiguas terminales

Treinta millones de euros serán destinados a la renovación de la T1 y la T2, de vital importancia tanto para Aena como para las aerolíneas.



Aena también ha elegido a la constructora que preside Florentino Pérez para que haga el lavado de cara de las antiguas terminales de Barajas. ACS remodelará el interior de la T1 y la T2 por 30 millones de euros, mientras que Copasa se encargará de la remodelación externa. La reforma de la T3 se adjudicará en breve y se realizará a lo largo del verano.

Esta remodelación es considerada de vital importancia por Aena y las aerolíneas. No en vano, estas terminales se han convertido en la base de operaciones de las principales compañías de bajo coste europeas, que el año pasado incrementaron un 46,2% el número de viajeros que transportaron en Madrid e ingresaron 2,7 millones de euros. Cifra que va a ir a más, ya que Air Berlín, Ryanair e EasyJet han anunciado fuertes planes de crecimiento en las T1 y T2, que se están especializando en las *low cost*. La reforma es indispensable para que estos planes lleguen a buen puerto. Pero también para satisfacer a Spanair y las compañías del grupo

Marsans (Air Comet, Pullmantur, Aerolíneas Argentinas) que aceptaron retirar la demanda por la concesión de la T4 a Iberia con la condición de que se remodelara la zona más antigua. Entre las actuaciones previstas destacan la sustitución de la fachada de salidas de la T1 por un muro-cortina, la remodelación de los pavimentos de aceras y marquesinas, la renovación de barandillas y señalización o la instalación de nuevos elementos de iluminación en los accesos y viales. En la T1, la remodelación proporcionará una imagen renovada de los espacios públicos más significativos de este edificio, como las zonas de embarque y las salas de recogida de equipajes, además de construir nuevas oficinas de venta de billetes en la zona de facturación. Con las obras de la T2 Aena pretende dar una nueva imagen al *hall* de facturación “elevando el techo para permitir la entrada de luz natural y construyendo nuevas oficinas de venta de billetes”. Las dependencias que antes utilizaba Iberia serán reformadas y la antigua sala VIP se unirá al *hall* de embarque.