

Uso H24 de barras de parada

21 de octubre de 2026



Seguridad

División de Seguridad



Ayudas visuales en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

El empleo de las barras de parada es una medida eficaz para reforzar la seguridad de las operaciones y mitigar los riesgos asociados a las incursiones en pista.

¿Qué son las barras de parada?

Las barras de parada son un conjunto de luces rojas unidireccionales colocadas transversalmente en una calle de rodaje y visibles en el sentido de aproximación a la pista. Según el Anexo 14 de la OACI y la reglamentación europea, los aeropuertos deben disponer de barras de parada en todos los puntos de espera de la pista cuando se prevea su uso con alcances visuales en pista inferiores a 550 metros, salvo excepciones contempladas en la normativa.

Su encendido y apagado, ya sea manual o asistida con ciertos automatismos, corresponde al controlador de Torre responsable de la operación de la pista. Cuando las luces están encendidas, **constituyen una barrera de seguridad adicional** que refuerza las autorizaciones e instrucciones emitidas por control para detenerse en el punto de espera de pista, reduciendo la posibilidad de que aeronaves o vehículos entren de manera inadvertida o sin autorización en el área protegida de la pista.

Las barras de parada **ayudan a prevenir incursiones en pista** en diferentes situaciones, entre ellas:

- Pilotos o conductores que, aun habiendo colacionado correctamente la instrucción de permanecer en el punto de espera, sobrepasan e invaden el área protegida de pista.

- Pérdida de conciencia situacional del controlador sobre la posición real de una aeronave o vehículo en el momento de autorizarle a entrar o cruzar pista, en ocasiones por un reporte de posición incorrecto del piloto o conductor.

- Comunicación no efectiva ante una solicitud para proceder a una actuación en arqueta, baliza, etc. en una calle de rodaje de acceso a pista, cuando controlador y conductor interpretan de forma distinta el alcance del permiso concedido.

- Colaciones incorrectas de autorizaciones dirigidas a otro tráfico que no son detectadas por el controlador, incluido el caso en el que dos tráficos colacionan simultáneamente la misma instrucción.

- Confusión en la interpretación de autorizaciones condicionales.

¿Está estandarizado su uso H24 en nuestros aeropuertos?

En la mayoría de los aeropuertos donde ENAIRe presta el servicio de tránsito aéreo, el uso de las barras de parada está supeditado a las condiciones de visibilidad. En los manuales operativos se establece su utilización por debajo de determinados umbrales de visibilidad o en determinadas



[EASA_SIB_2025-07.pdf](#)

fases de los procedimientos de baja visibilidad (LVP), permaneciendo apagadas en el resto de situaciones.

No obstante, algunas dependencias han avanzado hacia un uso más intensivo. En los aeropuertos de Barcelona, Palma y Las Palmas de Gran Canaria, las barras de parada permanecen encendidas de forma continua, con la excepción de las correspondientes a las calles de acceso a la cabecera en uso para despegues.

En esa misma línea, en los aeropuertos de Logroño-Agoncillo y Pamplona, las barras de parada se operan de manera continuada en toda condición.

Asimismo, a nivel europeo, grandes aeropuertos como Viena, Dublín y Mánchester hacen uso continuado de las barras de parada.

EASA, AESA y los operadores refuerzan la necesidad del uso continuado de barras de parada

A raíz de recientes accidentes e incidentes graves tras incursión en pista, como el accidente ocurrido el 4 de enero de 2024 en el aeropuerto de Haneda (Tokio), la Agencia Europea para la Seguridad Aérea (EASA) publicó en octubre de 2025 el [Safety Information Bulletin N° 2025-07](#), que incide en la necesidad de implantar el uso continuado de las barras de parada. Aunque reconoce que es un cambio complejo, recomienda a gestores aeroportuarios, proveedores de servicios de tránsito aéreo, organismos supervisores nacionales y Estados trabajar conjuntamente para superar las dificultades que actualmente impiden el uso H24 de las barras. Para aquellos casos en los que no sea posible establecer su uso continuado, considera necesario realizar estudios de seguridad que evidencien la existencia de otras medidas, tecnológicas u operativas, que mitiguen el riesgo de incursión en pista.

La voluntad de mejora en el uso de esta barrera de seguridad no es exclusiva de la EASA.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) viene incorporando de forma recurrente el análisis del uso de barras de parada en sus inspecciones. Asimismo, en los Comités Locales de Seguridad en Pista (CLSP) y otros foros especializados, las aerolíneas demandan el uso continuado de las barras de parada, especialmente al comparar la situación con la de otros aeropuertos internacionales donde operan.

También cabe mencionar el trabajo desarrollado en el ámbito internacional por un grupo multidisciplinar (integrado por aerolíneas, proveedores ATS -entre ellos, ENAIRE-, aeropuertos, asociaciones profesionales, supervisores nacionales, EUROCONTROL y otros) que ha elaborado y publicado el Plan de Acción Global para la Prevención de Incursiones en Pista GAPPRI ([Global Action Plan for the prevention of the Runway Incursions](#)). Entre sus recomendaciones figura tanto la instalación de barras de parada en aquellos aeropuertos o calles donde no las haya, como su uso H24.



[Extracto GAPPRI_Stop Bars.pdf](#)



Conclusiones y pasos a futuro

ENAIRE es consciente de la demanda de organismos supervisores y aerolíneas de mejorar el uso de barras de parada. Por ello, ha constituido, junto con AENA, un grupo de trabajo encargado de **identificar y resolver las limitaciones, principalmente técnicas y ergonómicas, que hoy dificultan el empleo continuado de las barras**. Paralelamente, ENAIRE está trabajando en la definición requisitos de usuario orientados a maximizar el uso de las barras de parada en los aeropuertos donde presta servicio.