



SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

## RESOLUCIÓN DEL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL POR LA QUE SE DETERMINAN LOS PARÁMETROS PARA LA ASIGNACIÓN DE FRANJAS HORARIAS PARA LA TEMPORADA DE INVIERNO 2024 (W24)

### ANTECEDENTES DE HECHO

**Primero.** - Con fecha 29 de abril de 2024 ha tenido entrada en esta Dirección General una propuesta de Aena S.M.E. S.A. (en adelante Aena) de modificación de los parámetros de capacidad actualmente declarados, que modifica las cifras de capacidad a partir de la temporada de invierno 2024 (W24).

**Segundo.** - En relación con la capacidad de pista, como consecuencia de las obras planificadas durante la temporada de invierno, Aena ha propuesto la modificación temporal de los parámetros de capacidad de pista de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Valencia y Palma de Mallorca en diferentes franjas horarias operativas.

**Tercero.** - Con respecto a la capacidad de terminal, Aena propone modificar de forma permanente la capacidad de terminal del Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén para la temporada de invierno 2024 (W24). Por otro lado, el Aeropuerto de Palma de Mallorca también verá afectados, de forma temporal, los parámetros operativos habituales debido a las obras de remodelación planificadas para la temporada de invierno 2024 (W24).

**Cuarto.** - Respecto a la capacidad de plataforma, se proponen modificaciones permanentes en los parámetros de los aeropuertos de Menorca y Reus motivadas por el reajuste en la tipología de la aeronave que opera comúnmente en el aeropuerto. Asimismo, Aena ha propuesto mantener la capacidad de plataforma de la temporada pasada, consecuencia de la configuración temporal de los estacionamientos, en los aeropuertos de Gran Canaria, Santiago-Rosalía de Castro y Zaragoza; así como la nueva propuesta de modificación con carácter temporal de los estacionamientos en los aeropuertos de Reus y Menorca, a causa de las obras previstas en la temporada de invierno 2024 (W24).

**Quinto.** - Los parámetros de capacidad actualmente vigentes en el resto de aeropuertos se mantienen en sus valores actuales.

**Sexto.** - Conforme a lo previsto en el artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, de 18 de enero, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios (en adelante Reglamento), antes de tomar una decisión definitiva sobre los parámetros de asignación de franjas horarias, el Comité de Coordinación de Franjas Horarias debe someter a debate dichos parámetros. En este sentido, se ha recabado parecer sobre la propuesta sobre los parámetros de capacidad a declarar para la temporada de invierno 2024 (W24) de los Comités Ejecutivos de los Comités de





SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES AÉREO Y MARÍTIMO

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

Coordinación afectados, establecidos a tal efecto en el Real Decreto 20/2014, de 17 de enero. El resultado de dicha consulta ha sido favorable.

## FUNDAMENTOS DE DERECHO

**Primero.** - El Reglamento establece en su artículo 6 que el Estado miembro responsable se encargará de que se determinen los parámetros para la asignación de franjas horarias dos veces al año.

Conforme al Reglamento, para la determinación de dichos parámetros se tomará como base un análisis objetivo de las posibilidades de acoger el tráfico aéreo, teniendo en cuenta los distintos tipos de tráfico del aeropuerto, el grado probable de congestión del espacio aéreo durante el período de coordinación y la situación de la capacidad.

**Segundo.** - El Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, por el que se completa el régimen jurídico en materia de asignación de franjas horarias en los aeropuertos españoles, cuya entrada en vigor se produjo el 7 de febrero de 2014, regula la responsabilidad del gestor aeroportuario en la realización de los estudios para la determinación de la capacidad aeroportuaria, estableciéndose en su artículo tercero que corresponde al gestor aeroportuario, con la colaboración de los proveedores de servicios de navegación aérea implicados, la realización del análisis detallado de la capacidad disponible conforme a métodos comúnmente reconocidos, para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos.

**Tercero.** - Atendiendo a lo establecido en el artículo 3 del Real Decreto 20/2014, de 17 de enero, corresponde al Director General de Aviación Civil la determinación de los parámetros para la asignación de franjas horarias.

En virtud de los hechos y fundamentos jurídicos señalados, esta Dirección General de Aviación Civil,

## RESUELVE

**Primero.** - Determinar los parámetros para la asignación de franjas horarias para la temporada de invierno 2024 (W24) que se recogen en el Anexo I de la presente Resolución, sin perjuicio de posibles modificaciones que eventualmente debieran adoptarse ante situaciones no previstas.

**Segundo.** - Contra la presente Resolución, que no pone fin a la vía administrativa, de conformidad con los artículos 112.1 y 121 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo





SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES  
AÉREO Y MARÍTIMO

DIRECCIÓN GENERAL DE  
AVIACIÓN CIVIL

en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la recepción de la notificación de esta Resolución.

**Tercero.** - Notifíquese la presente Resolución al Coordinador, al Comité Estatal de Coordinación de Franjas Horarias, a los Comités Específicos de Coordinación de Franjas Horarias de los aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat y procédase a su publicación en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ([www.transportes.gob.es](http://www.transportes.gob.es)).

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

David Benito Astudillo



### PARÁMETROS DE CAPACIDAD AEROPORTUARIA

#### AEROPUERTOS NIVEL 3 - AEROPUERTOS COORDINADOS

CÓDIGO	AEROPUERTO	CAPACIDAD DE PISTA						CAPACIDAD DE TERMINAL					
		MOVIMIENTOS / HORA			MOVIMIENTOS / SLOT			MOVIMIENTOS / HORA			PAX / HORA		
		LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	
ACE	CM LANZAROTE	L-X-S			3	3	5				Tráfico No Interinsular		
		12	12	22							2700	1800	
		M-J-V-D									Tráfico Interinsular		
		14	14	24							500	400	
AGP	MALAGA-COSTA DEL SOL	25	25	46	5	5	8					3350 No Sch	
		24	24	37	5	5	7						
	ALICANTE-ELCHE MH	19	19	36	4	4	7		17 No Sch		5700	3950	
		19	19	36	4	6	7				4800 UE No Sch (A)		
		19	19	36	4	4	7				810 No UE No Sch (B)		
BCN <sup>2</sup>	JT BARCELONA-EL PRAT	24	24		4	4							
		18	30		4	6							
		38	40		7	8 (C)							
		26	22		5	4							
BIO <sup>3</sup>	BILBAO	14	14	22	3	3	4				1500 Sch	1600	
											600 No Sch	700 No Sch	
FUE	FUERTEVENTURA	L-X-S			3	3	5						
		14	14	24									2500
		M-J-V-D											
		12	12	22									
PA	GRAN CANARIA	L-M-X-J-V			5	5	7	Tráfico No Interinsular			7200	3400	
		24	24	36				16 No Sch	16 No Sch	Tráfico No Interinsular			
										2650 No Sch	2750 No Sch	Tráfico Interinsular	
		S-D						Tráfico Interinsular			1050	1000	
		25	25	40				13	15				
MAD <sup>4</sup>	AS MADRID-BARAJAS	20	20	38	4	4	7						
		19	29		6	6	9						
		48	52		11 (D)	11 (E)	-						
		28	22		6	6	9						
		20	20	38	4	4	7						
PMI <sup>5</sup>	PALMA DE MALLORCA	33(19)	34(20)	66(38)	6	6		(6 No Sch)	23(6) No Sch		6600	4600 No Sch	
											900 No UE No Sch (F)	400	
IFS	TENERIFE SUR	21	21	33	5	5	7				3000	3000	
LC <sup>8</sup>	VALENCIA	20	20	34	5	5	6		6 No Sch		3600	2500	
											1200 No Sch		

#### AEROPUERTOS NIVEL 2 - AEROPUERTOS FACILITADOS

CÓDIGO	AEROPUERTO	CAPACIDAD DE PISTA						CAPACIDAD DE TERMINAL					
		MOVIMIENTOS / HORA			MOVIMIENTOS / SLOT			MOVIMIENTOS / HORA			PAX / HORA		
		LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	
AS	SAN SEBASTIÁN	3	3	4	1	1	2				350	300	
GRO	GIRONA-COSTA BRAVA	12	12	19	2	2	4				2900	1900	
GRX <sup>6</sup>	FGL GRANADA-JAÉN	7	7	12	2	2	3	1 No Sch/No UE			700	700	
BZ	IBIZA	16	16	28	3	3	5	11	13		2700	2000	
									9 No Sch		1750 No Sch	1750 No Sch	
CG	A CORUÑA	6	6	8	2	2	2	2 No Sch	2 No Sch	3 No Sch	760	725	
								1 No UE	1 No UE				
LEI	ALMERÍA	7	7	12	2	2	3				1100	1100	
											600 No Sch	600 No Sch	
IAH	MENORCA	12	12	22	2	3	4				1700	1700	
VVD	ASTURIAS	8	8	12	2	2	3				1180	860	
											320 No Sch	460 No Sch	
PNA	PAMPLONA	5	5	8	1	1	2				500	500	
											160 No Sch	160 No Sch	
REU	REUS	12	12	18	2	2	3				1400	1300	
IMU	REGIÓN MURCIA	6	6	12	2	2	3	6 No Sch	6 No Sch		2300	1150	
											1100 No Sch		
DR	SB SANTANDER	8	8	12	2	2	3				700	600	
											190 No Sch	220 No Sch	
PC	LA PALMA	8	8	12	2	2	3				1400	960	
											225 No Sch	720 No Sch	
VVQ	SEVILLA	15	15	25	3	3	5	4 No UE	5 No Sch		3500	2000	
											1500 No Sch	700 No Sch	
											650 No UE		
FN <sup>7</sup>	TENERIFE NORTE CL	15	17	30	3	4	6	2 No Sch	2 No Sch		1650	1500	
											1400 UE		
												Tráfico No Interinsular	
										370 No UE	1100		
											540 No Sch		
											Tráfico Interinsular		
										700	700		
										1000	650		
RY	JEREZ	8	8	12	2	2	3				350 No Sch	465 No Sch	

#### AEROPUERTOS NIVEL 1 - AEROPUERTOS NO COORDINADOS (con Datos Recopilados)

CÓDIGO	AEROPUERTO	CAPACIDAD DE PISTA						CAPACIDAD DE TERMINAL					
		MOVIMIENTOS / HORA			MOVIMIENTOS / SLOT			MOVIMIENTOS / HORA			PAX / HORA		
		LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	TOTAL	LLEGADA	SALIDA	
JJZ	BADAJOS	-	-	2	1	1	1				170	170	
MLN	MELILLA	6	6	10	2	2	2				370	350	
DB	CÓRDOBA	-	-	3	1	1	2				180	180	
CCQ	SANTIAGO RC	12	12	22	3	3	4				1900	1350	
											1150 No Sch	850 No Sch	
SLM	SALAMANCA	2	2	4	1	1	2				390	280	
											200 No Sch	200 No Sch	
VDE	EL HIERRO	4	4	6	1	1	2				165	300	
YGO	VIGO	7	7	12	3	2	3				840	840	
VP	VITORIA	10	10	15	2	3	3				600	420	
VL	VALLADOLID	3	3	6	1	1	2	1 No Sch			400	400	
ZAZ	ZARAGOZA	8	8	14	2	2	3				975	700	
											270 UE No Sch+No UE	400 No Sch	

Nota 1 - Aeropuerto ALC - (A) Incluye países one-stop-security (ej. Reino Unido). (B) Excepto países one-stop-security (ej. Reino Unido).  
 Nota 2 - Aeropuerto BCN - (C) 23 Salidas / 3 slots consecutivos.  
 Nota 3 - Aeropuerto BIO - Capacidad en la franja horaria 05:45-07:29 h UTC de 15 Sal/h, 4 Sal/slot, 5 Tot/slot y 1.850 Pax/Sal/h.  
 Nota 4 - Aeropuerto MAD - (D) 20 Llegadas/2 slots consecutivos. (E) 20 Salidas/2 slots consecutivos.  
 Ejecución de obras en campo de vuelo. Capacidad reducida de 28 Lleg/h, 12 Lleg/2 slots, 7 Lleg/slot (de 06:00 a 07:59 h UTC) y de 36 Lleg/h, 39 Sal/h, 14 Lleg/2 slots, 16 Sal/2 slots, 8 Lleg/slot, 9 Sal/slot (de 08:00 a 21:59 h UTC), entre el 27/10/24 y el 12/11/24.  
 PMI - (F) Excepto países one-stop-security (ej. Reino Unido).  
 Ejecución de obras en campo de vuelo y terminal durante toda la temporada. Capacidad reducida de 19 Lleg/h, 20 Sal/h y 38 Tot/h, y de 6 Lleg No Sch/h y 6 Sal No Sch/h.  
 GRX - Capacidad de terminal de 1 Lleg No Sch-No UE/h (incluye vuelos con origen MLN)  
 TFN - Capacidad de pista en la franja horaria 06:45-07:59 h UTC (75 minutos) limitada a la capacidad horaria (60 minutos).  
 VLC - Ejecución de obras en campo de vuelo durante toda la temporada. Cierre del aeropuerto de 23:00 a 04:59 h UTC.

FIRMADO por : DAVID BENITO ASTUDILLO. A fecha: 30/04/2024 01:33 PM  
DIRECTOR GENERAL AVIACION CIVIL



