

**INFORME RESPUESTA A LA SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÀ
A AENA EN RELACIÓN A LA POLÍTICA DE ASIGNACIÓN DE SLOTS
AEROPORTUARIOS.**

Antecedentes

Este informe es respuesta a la solicitud realizada por el Ayuntamiento de Gavà a Aena a través de la OMSA (Oficina Municipal de Seguimiento del Aeropuerto), en relación a la política de asignación de slots aeroportuarios.

Se procede a continuación a dar respuesta de forma conjunta a los dos puntos de los que consta la citada solicitud.

Informe

1. *"La convocatoria de una sesión del G17R de carácter monográfico y a la mayor brevedad posible para informar en dicho foro de las políticas que se están desarrollando en relación con la asignación de slots en el aeropuerto de Barcelona, tanto actuales como a partir de la entrada en funcionamiento de la NTS, para posteriormente elevar a la CSAB las conclusiones extraídas y las posibles líneas de actuación"*
2. *"La consideración para estado de la necesidad expuesta en el epígrafe 4 de ahondar en los requisitos en el planeados de reparto equitativo de slots y distribución equilibrada de la capacidad declarada entre salidas y llegadas para permitir la viabilidad del modelo defendido por este Ayuntamiento y que desde esos parámetros estamos convencidos que aún simultáneamente la posibilidad de un crecimiento sobresaliente del aeropuerto de Barcelona y un extraordinario respeto medioambiental."*

En la actualidad, la asignación de slots en el Aeropuerto de Barcelona se realiza en base al 'Reglamento (CEF) Núm. 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios' y en los reglamentos posteriores que lo modificaron: 'Reglamento (CE) nº 1554/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios' y el 'Reglamento (CE) nº 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios'.

Para el periodo posterior a la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur, y mientras no se publique nueva reglamentación, la asignación de slots continuará llevándose a cabo según lo establecido en el citado Reglamento.

Este reglamento y sus posteriores modificaciones, establecen los criterios en la Unión Europea para la asignación de slots, siendo su principal objetivo garantizar, en los aeropuertos de capacidad limitada, la utilización eficaz, no discriminatoria y transparente de las franjas de aterrizaje y despegue disponibles.

No es objeto del Grupo de Trabajo Técnico de Ruido, por tanto, el establecer los criterios para la asignación de slots en el Aeropuerto de Barcelona, aunque en caso de que se estime conveniente ahondar en este tema se podría convocar a la próxima reunión de este GTTR al Responsable de Aena de la División de Coordinación de Slots de Aeropuertos.

Resultar, además, que una vez aprobado el día tipo para la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur (NTS), Aena, dentro del GTTR dependiente de la CSAAB, ha priorizado los trabajos de simulación (que se están llevando a cabo con las herramientas de simulación de tráfico más avanzadas del mercado), para determinar la capacidad de las distintos escenarios de operación posibles tras la puesta en marcha de la NTS.

De esta forma, y una vez se disponga de los resultados proporcionados por dichos estudios, se procederá a convocar un nuevo GTTR para la presentación y análisis de los mismos. Esto permitirá identificar los aspectos que limitan al actual rol de pistas en lo que a capacidad respecta, cuyo análisis servirá para buscar nuevas alternativas de operación con la capacidad suficiente y el menor impacto acústico.

Finalmente, los resultados y conclusiones obtenidos en el GTTR deberán ser trasladados a la CSAAB, marco en el que se deberá decidir la futura operación en el Aeropuerto de Barcelona, más allá de la puesta en explotación de la NTS.

En Madrid, 17 de abril de 2007