



Aena optimizará el uso de la capacidad disponible de los aeropuertos AS Madrid-Barajas y JT Barcelona-El Prat para el verano 2027

- La compañía aeroportuaria declarará los pasajeros por terminal y tipo de tráfico que podrán desarrollarse en las terminales de ambos aeropuertos ante las limitaciones de capacidad que sufren estas infraestructuras durante las horas pico del día
- Estas limitaciones desaparecerán una vez se vayan ejecutando las inversiones propuestas por Aena para el ciclo inversor 2027-2031
- Hasta ahora se publicaba la capacidad de todo el aeropuerto a través del campo de vuelo (pistas) sin diferenciar por terminales. A partir de ahora se añade la capacidad por terminales como en otros aeropuertos de la red en España y en algunos internacionales
- El objetivo de Aena es que la calidad del servicio a los pasajeros no se vea afectada y que no haya que reducir la capacidad actual de las terminales, sino aprovecharla al máximo durante todo el día
- Esta redistribución de espacio sólo afectará a las compañías aéreas que quieran crecer en ambos aeropuertos en determinadas horas o meses, porque los derechos históricos de sus franjas horarias (*slots*) seguirán vigentes
- Aena ya ha informado a las aerolíneas, a través de reuniones del comité de *slots*, convocadas por la Asociación Española para la Coordinación y Facilitación de Franjas Horarias (AECFA)

3 de julio de 2026

Aena presentará, próximamente, la proposición formal de capacidad de las terminales de los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat para su posterior remisión a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y su posterior publicación. Con la publicación de estos datos, Aena pretende ordenar y distribuir el espacio en las distintas terminales de ambos aeropuertos para la correcta asimilación de nuevas peticiones de franjas horarias (*slots*) a partir del verano de 2027 ante las limitaciones de capacidad que sufren



Nota de prensa

algunas terminales durante las horas pico del día. Estas limitaciones desaparecerán una vez se vayan ejecutando las inversiones propuestas por Aena para el ciclo inversor 2027-2031, el llamado DORA 3. Las compañías aéreas afectadas que operan tanto en el Aeropuerto de AS Madrid-Barajas como en el de JT Barcelona-El Prat ya han sido informadas.

Hasta ahora se publicaba la capacidad de todo el aeropuerto, a través del campo de vuelo (pistas), sin diferenciar por terminales, pero ahora se añadirá la capacidad por terminales como en los principales aeropuertos de la red y en algunos internacionales. Por lo tanto, la compañía aeroportuaria declarará los pasajeros por terminal y tipo de tráfico que podrá desarrollarse en las terminales de aeropuertos ante las limitaciones de capacidad que sufren estos aeropuertos durante las horas pico del día y que ya están previstos en las previsiones de tráfico de la propuesta de DORA 3.

Aena busca desestacionalizar los nuevos *slots* dentro de las horas pico de actividad en favor de las horas valle. Se trata de una medida que adaptará de forma dinámica el espacio de las terminales sin limitar su actual capacidad. Se persigue hacer más eficientes las terminales para garantizar un servicio de máxima calidad a los pasajeros.

Esta redistribución de espacio y, en consecuencia, de capacidad, solo afectará a las compañías aéreas que quieran crecer en ambos aeropuertos en determinadas horas o meses. Es decir, los derechos de *slots* históricos que hoy ya tienen las aerolíneas seguirán vigentes sin variación alguna.

La información a las compañías aéreas se ha trasladado en reuniones informativas del comité de franjas horarias convocado por AECFA (Asociación Española de Coordinación de Franjas Horarias), que es el organismo que determina los parámetros de asignación de *slots* en función de los datos de capacidad de los aeropuertos publicados por la DGAC.