PARÁMETROS DE COORDINACIÓN

DECLARACIÓN DE CAPACIDAD TEMPORADA WINTER 24 (W24)

27/10/2024 a 29/03/2025

AEROPUERTO INTERNACIONAL EL DORADO BOGOTÁ COLOMBIA

SlotCol@aerocivil.gov.co
https://www.aerocivil.gov.co/servicios-a-la-navegacion/Coordinacion_de_Slot_y_ATFCM/Coordinacion_de_Slot

CONTENIDO

1. **PROPÓSITO**
2. **DATOS DEL AEROPUERTO**
3. **PARÁMETROS DE COORDINACIÓN**
   - **3.1. Factor ATC**
   - **3.2. Factor Plataforma**
   - **3.3. Factor Terminal**
   - **3.4. Factor Ambiental**

1. PROPÓSITO

La declaración de Capacidad tiene por objeto informar sobre los parámetros de coordinación que definen los límites operativos de todos los factores técnicos, operativos y ambientales en el aeropuerto, previstos para la temporada en cuestión.

Estos parámetros de coordinación se establecen por parte de la Coordinación de slot del aeropuerto, en coordinación con la Autoridad Aeronáutica, el Proveedor de los Servicios a la Navegación Aérea y el Proveedor de los Servicios Aeroportuarios.

2. DATOS DEL AEROPUERTO

Aeropuerto Internacional El Dorado
Designador IATA: BOG
Designador OACI: SKBO
Nivel de Congestión (IATA): Nivel 3
Horario de operación: H24

3. PARÁMETROS DE COORDINACIÓN

3.1. Factor ATC

3.1.1. Este parámetro de coordinación se define por el **Número máximo de movimientos por hora (R60) en pista y número máximo de movimientos por cuartos de hora (R15) en pista,** es la capacidad de pista expresada en:

a. Número máximo de llegadas.
b. Número máximo de salidas.
c. Número máximo de movimientos.

Nota: El límite de capacidad adicional **R15**, permite una mejor distribución de la demanda en la hora. Esto proporciona un mejor equilibrio entre la flexibilidad de la programación para las aerolíneas y la dispersión efectiva de los horarios de operación.

A continuación, la tabla de parámetro de coordinación FACTOR ATC.

PARAMETRO DE COORDINACION FACTOR ATC
TEMPORADA INVIERNO W24

FRANJA UTC	CONFIGURACIÓN	PISTAS	PERIODO	ARR 14L/R	DEP 14L	DEP 14R	TOTAL
1000-1059	ORIENTE	DOS PISTAS ARR y DEP	R15	9	5	5	19
			R60	34	20	20	74

FRANJA UTC	CONFIGURACIÓN	PISTAS	PERIODO	ARR 14L/R	DEP 14L	DEP 14R	TOTAL
1100-0259	ORIENTE	DOS PISTAS ARR y DEP	R15	9	5	5	19
			R60	34	20	20	74

FRANJA UTC	CONFIGURACIÓN	PISTAS	PERIODO	ARR	DEP 14L	DEP 14R	TOTAL
0300-0459	ORIENTE	DOS PISTAS ARR Y UNA PISTA DEP	R15	9	3	3	15
			R60	34	10	10	54

FRANJA UTC	CONFIGURACIÓN	PISTAS	PERIODO	ARR	DEP 14L	DEP 14R	TOTAL
0500-0959 *	ENFRENTADA	UNA PISTA ARR y DEP	R15	3	2	2	7
			R60	12	6	6	24

* Aplica con solo (01) una pista operativa
** Los valores que se encuentran registrados corresponde al VALOR MÁXIMO DECLARADO y no deben superarse

FRANJA UTC	CONFIGURACIÓN	PISTAS	PERIODO	ARR	DEP	TOTAL
1100 - 0259	ORIENTE U OCCIDENTE	UNA PISTA ARR y DEP	R15	5	5	10
			R60	20	20	40

3.1.2. Distribución por tipo de aviación

A continuación, se relaciona la distribución de la capacidad declarada (R60), por tipo de aviación.

DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE AVIACIÓN - W24								
	LLEGADAS (# Movimientos)				SALIDAS (# Movimientos)			
Hora UTC	Regular	No Regular	Exenta	Total	Regular	No Regular	Exenta	Total
0:00	31	2	1	34	26	12	2	40
1:00	28	3	3	34	32	6	2	40
2:00	28	3	3	34	32	6	2	40
3:00	28	3	3	34	18	2	0	20
4:00	28	3	3	34	18	2	0	20
5:00	9	3	0	12	6	4	2	12
6:00	9	3	0	12	10	2	0	12
7:00	9	3	0	12	4	8	0	12
8:00	9	3	0	12	4	8	0	12
9:00	10	2	0	12	10	2	0	12
10:00	27	5	2	34	31	7	2	40
11:00	27	5	2	34	30	6	4	40
12:00	27	5	2	34	32	5	3	40
13:00	27	5	2	34	31	5	4	40
14:00	27	5	2	34	31	6	3	40
15:00	27	5	2	34	30	7	3	40
16:00	31	2	1	34	29	8	3	40
17:00	27	5	2	34	29	8	3	40
18:00	28	4	2	34	31	6	3	40
19:00	28	4	2	34	33	5	2	40
20:00	28	4	2	34	31	6	3	40
21:00	28	4	2	34	30	7	3	40
22:00	28	4	2	34	30	7	3	40
23:00	30	2	2	34	32	6	2	40

3.1.3. Cronograma trabajos de mantenimiento (Factor ATC)

A continuación, se relaciona el cronograma de vuelos de calibración que se prevé afecten la capacidad de pista (Factor ATC).

ACTIVIDAD	FECHA	HORARIO (UTC)	AFECTACIÓN
LLZ/ILS 14L	03/11/24	1200-1600	CIERRE DE PISTA
GP/ILS 14L	10/11/24	1200-1600	CIERRE DE PISTA
LLZ/ILZ14R	24/11/24	1200-1600	CIERRE DE PISTA
GP/ILS14R	01/12/24	1200-1600	CIERRE DE PISTA

3.2. Factor Plataforma

Este parámetro de coordinación está definido por el número de posiciones de parqueo disponibles por plataforma, información sobre las dimensiones de las posiciones de parqueo disponibles para las diferentes aeronaves en particular y el número de posiciones de parqueo disponibles para cada categoría por tamaño de aeronave.

La categorización OACI estándar es A, B, C, D, E, y F.

Adicionalmente en el Aeropuerto El Dorado se utiliza la siguiente subcategorización, lo cual tiene por objeto de optimizar el espacio en plataforma y su capacidad.

GRUPO	DESCRIPCIÓN
B	all OACI cat B by wingspan
C1	OACI cat C by wingspan; lenght <= 30 wingspan <=28m
C2	OACI cat C by wingspan; lenght <= 40m, wingspan <=29m
C3	OACI cat C by wingspan; lenght <= 40m, wingspan <=34,2m
C4	OACI cat C by wingspan; lenght > 40m, wingspan <=34,2m
C5	OACI cat C by wingspan; lenght <= 40m, wingspan >34,2m
C6	OACI cat C by wingspan; lenght > 40m, wingspan >34,2m
D1	OACI cat D by wingspan; lenght <= 59m
D2	OACI cat D by wingspan; lenght > 59m
E1	OACI cat E wingspan <= 61m; length <= 59m
E2	OACI cat E wingspan <= 61m; length > 59m, <= 74
E3	OACI cat E wingspan > 61m; length > 59m, <=74
E4	OACI cat E wingspan > 61m; length > 74
F1	OACI Cat F by wingspan <=70
F2	OACI Cat F by wingspan >70

Así mismo existen posiciones de parqueo para diferentes categorías y la plataforma puede aceptar diferentes combinaciones.

3.2.1. Número de posiciones por plataforma

PLATAFORMA	# POSICIONES	OBSERVACIONES
MUELLE NORTE	4	Posiciones 11-15
MUELLE SUR*	17	Configuración CAT C *Pos 77 Remota
MUELLE INTER * 8 (+swing gate)	17	Configuración CAT E. Pos 17 a 56 *Pos 24,43 y47 CATC
POSICIONES 50s (remotas)*	4	Configuración CATC Pos 60-62 *Pos 58 CAT E
POSICIONES 100s (remotas)	7	Configuración CATC

TERMINAL 1 (T1)	49	

POSICIONES F (F1-F10)	10	Configuración CAT C
TERMINAL 2 (T2)	10	

Total	59	

3.2.2. Posiciones por tipo de parqueo y por categoría de aeronave

NOMBRE	TIPO	CAT máx	CATEGORÍAS ACEPTADAS
T1			
11	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
12	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
13	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
15	CON	D	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2
17	CON	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2,E3,E4
19	CON	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,E1,E2
20	CON	D	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2
22	CON	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,E1
24	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6

25	INOP	INOP	INOP
26	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
27	CON	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2
28	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
29		E	D1,D2,E1,E2,E3,E4
30	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
31	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
32		F	D1,D2,E1,E2,E3,E4,F1,F2
33	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
34	CON	D	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2
35		E	E1,E2,E3,E4
36	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5
37		F	D1,D2,F1,F2
38		E	E1,E2,E3,E4
39	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
40	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
41		E	D1,D2,E1,E2,E3,E4
42	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
43	CON	D	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2
45	CON	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2,E3,E4
47	CON	D	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2
48	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
49		E	D1,D2,E1,E2,E3,E4
50	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
51	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
52		E	D1,D2,E1,E2,E3,E4
53	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
54	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
55		E	D1,D2,E1,E2,E3,E4
56	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
57	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6

58		E	D1,D2,E1,E2,E3,E4
59	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
60	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
61	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
62	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
71	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
72	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
73	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
74	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
75	CON	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,E1
76	CON	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,E1
77	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
78		E	D1,E1
79	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
80	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
81		E	D1,E1
82	**Remote**	C	B,C1
83	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
84	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
85	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
86	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
87	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
88	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
89	CON	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
101	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
102	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
103	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
104	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
105	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
106	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
107	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5

T2 (TPA)			
F1	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
F2	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
F3	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
F4	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
F5	**Remote**	C	B,C1,C2
F6	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
F7	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
F8	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
F9	**Remote**	C	B,C1,C2,C3,C5
F10	**Remote**	C	B,C1
CARGO			
E1A	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E1	**Cargo**	E	D1,E1
E1B	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E2A	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E2	**Cargo**	E	D1,E1
E2B	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E3A	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E3	**Cargo**	E	D1,E1
E3B	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E4A	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E4	**Cargo**	E	D1,E1
E4B	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E5A	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E5	**Cargo**	E	D1,E1
E5B	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E6	**Cargo**	F	E3,E4,F1,F2
E7	**Cargo**	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2

E8	**Cargo**	E	D1,D2,E1,E2,E3
E9	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E10	**Cargo**	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2,E3
E11	**Cargo**	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2,E3
E12	**Cargo**	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2,E3
E13	**Cargo**	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2,E3
E14	**Cargo**	E	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2,E1,E2,E3
E15	**Cargo**	D	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2
E15A	**Cargo**	F	E1,E2,E3,E4,F1
E15B	**Cargo**	F	F2
E15C	**Cargo**	C	B,C1
E15D	**Cargo**	C	B,C1
E16	**Cargo**	D	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2
E17	**Cargo**	D	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6,D1,D2
E18	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E19	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E20	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E21	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E22	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E23	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E24	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E25	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E26	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E27	**Cargo**	C	B,C1,C2,C3,C4,C5,C6
E28	**Cargo**	C	B,C1,C2

3.2.3. Asignación de posiciones parqueo

Así como para la asignación de SLOT AEROPORTUARIO, para efectos de planificación para la asignación de recursos aeroportuarios, se tiene en cuenta la vinculación de los vuelos de llegada y salida, por medio de la matrícula de la aeronave y las políticas operacionales (GOP-OP-001) del Proveedor de servicios aeroportuarios (OPAIN).

Para la planificación en la asignación de posiciones de parqueo se considera un buffer de 14 min entre la hora de fuera de calzos de una salida y la hora de puesta de calzos de una llegada.

3.2.4. Tiempo de permanencia en posición de parqueo

Los tiempos máximos y mínimos de permanencia en posiciones de parqueo está definido en GOP-OP-001 de OPAIN, así como los criterios de priorización para la asignación.

3.2.5. Restricciones operacionales en plataforma y posiciones de parqueo

3.2.5.1. Terminales

a) La terminal T2 se mantiene operativa para las aerolíneas SATENA, CLIC y JETSMART.

3.2.5.2. Posiciones

a) Se asignará a las operaciones domésticas de las aerolíneas AVIANCA y WINGO, de manera preferente las posiciones del espigón Sur, T1: Posiciones contacto 71 a 89, como segunda prioridad posiciones remotas 101 a 107, y como tercera prioridad las posiciones del espigón norte: posiciones contacto 11 a 17.

b) Se asignará a las operaciones domésticas de las aerolíneas LATAM de manera preferente las posiciones del espigón norte: Posiciones contacto 11 a 17, como segunda prioridad las posiciones SWING (siendo estas prioritarias para vuelos internacionales), 19 a 24, como tercera prioridad posiciones remotas 101 a 107, y como ultima prioridad las posiciones espigón Sur, T1: Posiciones contacto 71 a 89.

c) AVIANCA y WINGO tendrán prioridad en la posiciones del espigón sur y remotas 101 a 107, así como LATAM tendrán prioridad en las posiciones del espigón norte y SWING. SATENA, CLIC y JETSMART tendrán prioridad en las posiciones de T2.

d) La operación internacional será asignada de manera preferente a las posiciones Internacionales: 27 a 56, como segunda prioridad a las posiciones Swing 19 a 24 y como tercera opción a las posiciones remotas 57 a 62.

e) La operación internacional tendrá prioridad sobre las operaciones domésticas, en la zona SWING GATE 19 a 24.

f) Las posiciones de carga son posiciones de uso exclusivo de compañías aéreas cargueras.

3.2.5.3. Remolques

De acuerdo con lo descrito en las políticas operacionales (GOP-PO-001), los criterios para realizar remolque de aeronaves se describen a continuación:

El remolque se realizará dependiendo de los tiempos en tránsito (tiempo en tierra) de la aeronave, conforme se describe en las siguientes tablas:

Criterio	Acción
Si duración >= Límite de tiempo inferior (1) y < Limité de tiempo superior (2)	Aplicar un remolque: remolque final
Si duración >= Limité de tiempo superior (2)	Aplicar dos remolques: remolque inicial y final
Si tipo de operación= I-H o D-H	Aplicar tiempo de remolque inicial
Si tipo de operación= H-I o H-D	Aplicar tiempo de remolque final

Categoría	Tipo de operación	Límite de Tiempo inferior (1)	Límite de Tiempo superior (2)	Remolque inicial	Remolque final
D/E/F	I-I	160	250	50	90
D/E/F	D-D	130	200	50	70
D/E/F	D-I	160	250	50	90
D/E/F	I-D	130	200	50	70
A/B/C	I-I	120	180	45	70
A/B/C	D-D	85	145	35	60
A/B/C	I-D	105	180	45	60
A/B/C	D-I	120	145	45	70

*Tiempo en minutos

3.2.5.4. Pernoctas

a) La autorización para pernocta deberá emitirla el Centro de Control de Operaciones del Gestor Aeroportuario (OPAIN).

b) Los vuelos que llegan y salen al siguiente día deben respetar los límites de capacidad. La llegada del día debe estar vinculada con la salida del día siguiente.

3.2.6. Cronograma trabajos de mantenimiento (Factor Plataforma)

A continuación, se relaciona el cronograma que se prevé afecten la capacidad de plataforma (Factor Plataforma).

Periodo	ABR24				MAY24				JUN24				JUL24				AGO24				SEP24				OCT24			
Semana	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
PAVIMENTO	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
PINTURA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LAVADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T2 TPA	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
SIST. COMBUSTIBLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
INFRAESTRUCTURA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANTTO. (PLB)	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1
POS. TOT.	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
POS. AFECT	3	3	4	4	4	4	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	7	7	6	6	6	6	6	6	6	6
POS. DISP.	56	56	55	55	55	55	54	54	54	54	56	56	56	56	56	56	56	56	52	52	53	53	53	53	53	53	53	53

Periodo	NOV24				DIC24				ENE25				FEB25				MAR25			
Semana	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
PAVIMENTO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PINTURA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LAVADO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
T2 TPA	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
SIST. COMBUSTIBLE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANTTO INFRAESTRUCTURA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
MANTTO. (PLB)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
POS. TOT.	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59	59
POS. AFECT	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
POS. DISP.	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57	57

3.3. Factor Terminal

3.3.1. Flujo de pasajeros

3.3.1.1. Asignación de Terminal

a) Los pasajeros domésticos de las demás aerolíneas mantendrán su proceso de abordaje/desabordaje a través de la infraestructura de terminal de T1.

b) Los pasajeros internacionales mantendrán su proceso de abordaje/desabordaje a través de la infraestructura de terminal de T1.

c) Los vuelos se asignan a edificios terminales específicos (por ejemplo, T1, T2 y TC) y sub terminales (por ejemplo, nacionales e internacionales) basados en reglas de asignación, generalmente basadas en parámetros como aerolínea, ruta, tipo de servicio y/o rango de números de vuelo.

3.3.1.2. Restricciones de Flujo de Pasajeros

Se utilizan diferentes períodos de tiempo para modelar diferentes procesos, dependiendo de perfiles típicos de informes sobre flujo de pasajeros (Ej, 60 minutos para seguridad o inmigración).

3.3.1.3. Mostradores de Check-in

a) De acuerdo con el Procedimiento asignación de Recursos (GOP-PR-0071) V.2 Numeral 5.4**,** Para la Asignación de mostradores o counters de Check-In, el número de mostradores asignados para el registro de pasajeros se determina con base en criterios transparentes, buscando optimizar los recursos disponibles y minimizar inconvenientes para las aerolíneas y los pasajeros.

b) Los criterios de evaluación para tener en cuenta en la asignación de los mostradores de registro son el tamaño de aeronave, el tipo de vuelo, y la simultaneidad de vuelos de una aerolínea.

c) La política de asignación en cuanto al número de mostradores a asignar se describe en la siguiente tabla que, para atender pasajeros de acuerdo con la categoría de la aeronave, el tiempo de uso previo al vuelo y simultaneidad.

Tipo de vuelo	Categoría de la aeronave	Numero de mostradores	Simultaneidad con prolongación mayor a 20 min entre vuelos	Total
Domestico	C	4	1	5
	D	6	2	8
	E	7	3	10
Internacional	C	4	2	6
	D	6	2	8
	E	7	3	10

Nota: En caso de que una Aerolínea tenga cinco (5) o más vuelos simultáneos se procederá a hacer un análisis particular de dicha operación, cuyo resultado establecerá el número de mostradores a ser asignados, indistintamente de la tabla anterior."

3.4. Factor Ambiental

Para la asignación de los Slots Aeroportuarios se tienen en cuenta todas las restricciones medioambientales vigentes, relacionadas con la LICENCIA AMBIENTAL para el aeropuerto El Dorado, cuota de ruido, modos de operaciones y configuraciones operativas de aeropuerto, impuestas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).