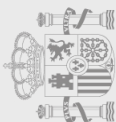




**RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LA EMPRESA SWISSPORT HANDLING, S.A. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR LOS SINDICATOS FESMC-UGT, FSC-CCOO Y USO.**

1.	CONVOCATORIA DE HUELGA.....	2
2.	CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LAS PRESENTES CONVOCATORIAS.....	3
3.	ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	4
	SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (HANDLING).....	5
4.	CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS .....	6
4.1.	Rutas bajo obligaciones de servicio público .....	8
4.2.	Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	8
4.3.	Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales. ....	10
4.4.	Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas .....	11
4.5.	Otros vuelos.....	13
5.	COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS.....	14
6.	CONSIDERACIONES FINALES.....	15
	RESUELVO .....	16





## 1. CONVOCATORIA DE HUELGA

La convocatoria de huelga afecta al personal de SWISSPORT HANDLING, S.A. (en adelante, SWISSPORT) que presta sus servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Lanzarote, Valencia, Alicante, Reus, Almería, Zaragoza, Murcia, Valladolid, Logroño, Málaga, Salamanca, Burgos y Huesca.

Según se refleja en el escrito de fecha 19 de abril de 2023 dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, la huelga se llevará a cabo con carácter indefinido a partir del día 1 de mayo de 2023, desde las 00:00 horas a las 24:00 horas en todos los centros de trabajo.

En aquellos centros de trabajo que tengan varios turnos de trabajo, el comienzo de la huelga se efectuará en el primer turno, aunque empiece antes de las 00:00 horas de los días mencionados y su finalización tendrá lugar una vez terminado el último turno, aunque se prolongue después de las 24:00 horas de los días citados. Así mismo en aquellos centros que tengan un único turno de trabajo, pero éste empiece antes de las 00:00 horas de los días referidos, el paro se iniciará a la hora de comienzo de la actividad laboral y finalizará en la hora en que concluya la misma.

En la reunión celebrada el 24 de abril entre la representación sindical y la Empresa, no se alcanzó un acuerdo entre las partes sobre la determinación de los servicios mínimos, por lo que, en fecha 26 de abril de 2023, la empresa SWISSPORT, solicitó al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los mismos.

Según la información proporcionada por la empresa SWISSPORT, la cual fue enviada al Registro del MITMA con fecha 26 de abril de 2023 junto con la solicitud de establecimiento de servicios mínimos y que fue completada el 27 de abril de 2023, están convocados a la huelga 1.379 trabajadores que, durante los primeros 15 días de mayo, está previsto que presten sus servicios a un total de 6.100 vuelos con origen/destino España. Los servicios mínimos establecidos en esta resolución sólo aplicarán a los vuelos programados para ser atendidos por SWISSPORT que hayan sido comunicados al MITMA en la información proporcionada por la empresa a través del Registro en las fechas mencionadas anteriormente.

Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo de esta Resolución es el de garantizar la prestación de los servicios esenciales para la comunidad, permitiendo que el mayor número de trabajadores convocados pueda ejercer su derecho a la huelga, al tiempo que se asegura el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad, como derecho





fundamental de los ciudadanos, respetando los principios rectores establecidos en la Constitución Española (CE).

## 2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LAS PRESENTES CONVOCATORIAS

En el año 2022, la empresa de asistencia en tierra SWISSPORT HANDLING ha atendido, en las combinaciones de aeropuertos y compañías afectadas por la huelga, 7,7 millones de movimientos de pasajeros, superando en un 132,6% los del año anterior. El número de operaciones atendidas alcanzó las 52.487, un 87,0% más que en 2021 y gestionó 10,4 millones de kilogramos de mercancía aérea.

El mercado comunitario fue el principal mercado de las compañías atendidas, transportando al 57,5% de los movimientos de pasajeros atendidos y habiendo aumentado en un 104,0% los pasajeros del año anterior. En este mercado, el principal destino es Países Bajos con el 33,7% de los pasajeros del mercado, seguido por Alemania con el 20,2% y Francia con el 12,7% de la cuota.

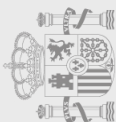
El tráfico extracomunitario supuso para las compañías aéreas atendidas el 34,8% del volumen de movimientos de pasajeros en 2022, creciendo un 253,9% respecto a 2021. Reino Unido se situó como el principal destino del mercado (57,6% del total de pasajeros del mercado), seguido de Suiza (11,5%) y Estados Unidos (9,8%).

La empresa Swissport tiene como principal aeropuerto de asistencia de sus servicios el de Barcelona-El Prat, que supuso el 31,5% de los movimientos de pasajeros atendidos por la empresa, seguido de Lanzarote (22,3% de los movimientos de pasajeros).

Hasta marzo de 2023, la empresa ha atendido más de 1,6 millones de movimientos de pasajeros, en los aeropuertos y compañías afectados por la huelga, un 45,1% más que en el mismo periodo de 2022. Más del 59% de los pasajeros de este periodo han sido en el mercado comunitario, principal segmento de las compañías aéreas atendidas.

De acuerdo con la programación de vuelos facilitada por SWISSPORT, durante los primeros 15 días de mayo, está previsto que atienda más de 6.100 vuelos entre las actividades de asistencia ground handling y de cargo, con cerca de 640.000 asientos ofertados por las compañías aéreas atendidas. De acuerdo con los factores de ocupación previstos para el mes de mayo, más de 545.000 pasajeros podrían verse afectados por la huelga convocada en los aeropuertos de trabajo de la empresa y en los días indicados.

La presente convocatoria coincidirá en paralelo con las siguientes huelgas:





- La huelga de tripulantes técnicos de vuelo (TTV) de Air Nostrum, que comenzó el día 27 de febrero todos los lunes y viernes con carácter indefinido y que coincidirá, en el mes de mayo los días 1, 5, 8, 12, 15, 19, 22, 26 y 29. (Horario huelga 24 h)
- La huelga de técnicos de mantenimiento de aeronaves (TMA) de ANEM, que se desarrollará de lunes a viernes del 1 al 31 de mayo y que coincidirá desde el 1 al 31 de mayo.
- La huelga de tripulantes técnicos de vuelo (TTV) de Air Europa, que se llevará a cabo los días 1, 2, 4 y 5 de mayo coincidiendo en todos ellos. (Horario huelga 24 h).

Para la huelga de TTV de Air Nostrum, la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó una resolución de servicios mínimos el 26 de abril. Para las huelgas restantes está previsto que se publiquen resoluciones de servicios mínimos. Además, hay que tener en cuenta que SWISSPORT no da servicio de asistencia en tierra a Air Europa, y por lo tanto esta última no se ve afectada por la huelga objeto de esta resolución. Por lo tanto, tras analizar las huelgas concurrentes con la convocatoria objeto de esta resolución, y considerando que o bien se han establecido servicios mínimos o bien se van a establecer, no se espera que las posibilidades de reubicación de los pasajeros afectados se vean influidas de forma significativa.

### 3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

En la fijación de los servicios mínimos se ha de considerar con carácter general el artículo 10 del Real Decreto Ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, así como la abundante jurisprudencia en la que se destaca que el límite al derecho de huelga son otros derechos, libertades o bienes constitucionalmente protegidos, como sucede en el caso del transporte aéreo respecto a la libre circulación (art.19 CE) y en conexión con este principio, la aplicación de la solidaridad territorial respecto a las Ciudades Autónomas y las regiones insulares (artículos 2 y 138.1 CE).

Otro factor adicional que viene justificando el carácter esencial que concurre en el transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional, alcanzando el 12,4% del PIB en 2019. Debido a las circunstancias derivadas de la pandemia de COVID 19 se produjo una caída del PIB situándose en torno al 11% así como una reducción de la contribución del sector turístico al mismo, contribución que, sin embargo, ha ido recuperándose paulatinamente y de forma significativa durante 2022 y que pone de manifiesto la importancia del transporte aéreo para la economía.





La esencialidad del transporte aéreo se ha de hacer extensiva a todas aquellas actividades económicas y técnicas que forman parte de la cadena de servicios imprescindibles para el funcionamiento del transporte y la utilización de las infraestructuras aeroportuarias, especialmente en lo referido a las condiciones operativas, como reconoce el Tribunal Supremo (STS de 23 de marzo y 11 de mayo de 1987).

Finalmente hay que señalar que el carácter esencial de los servicios debe aplicarse tanto respecto de los vuelos regulares como de los vuelos chárter (SAN de 21 de febrero de 1987).

A continuación, se describen las actividades incluidas en la citada convocatoria de huelga, que resultan imprescindibles para la correcta realización de las operaciones aéreas.

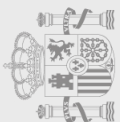
### SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (HANDLING)

Por lo que respecta a los servicios de asistencia en tierra, la *Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad*, incorporada al ordenamiento jurídico interno por el *Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra*, establece el marco común regulador de la prestación de dichos servicios y parte del carácter indispensable de la asistencia en tierra para el funcionamiento del transporte aéreo y la utilización de las infraestructuras aeroportuarias.

En definitiva, la operación aérea solo puede producirse si está garantizada la prestación de los siguientes servicios, relacionados en el Anexo del referenciado Real Decreto:

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión.
2. La asistencia a pasajeros.
3. La asistencia de equipajes.
4. La asistencia de carga y correo.
5. La asistencia de operaciones en pista.
6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave.
7. La asistencia de combustible y lubricante.
8. La asistencia de mantenimiento en línea.
9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación.
10. La asistencia de transporte de superficie.
11. La asistencia de mayordomía.

En el presente caso la huelga afecta a las categorías reflejadas en los epígrafes 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10.





#### 4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

La convocatoria de huelga objeto de esta resolución se desarrolla en paralelo a la huelga de tripulantes técnicos de vuelo (TTV) de Air Nostrum, que comenzó el día 27 de febrero de 2023 y se desarrolla durante los lunes y los viernes con carácter indefinido. Así, durante el mes de mayo, los días 1, 5, 8, 12, 15, 19, 22, 26 y 29 de mayo coincidirán ambas huelgas.

Por lo tanto, SWISSPORT deberá prestar servicio de handling a los servicios aéreos que Air Nostrum haya establecido como protegidos para la huelga de TTV (pilotos) de acuerdo con la resolución de servicios mínimos de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 26 de abril de 2023.

A continuación, se describe el racional para calcular los porcentajes de protección aplicables a los vuelos afectados por la presente huelga y no cubiertos en el apartado anterior.

La pandemia de COVID-19 provocó que disminuyeran tanto el número de pasajeros transportados como la ocupación de los vuelos. Sin embargo, en 2022 se ha producido una recuperación importante del volumen de pasajeros y una recuperación más modesta de la ocupación de los vuelos.

A fin de valorar el alcance de la huelga se toma en consideración el número de pasajeros potencialmente afectados, valorándose las alternativas disponibles para el pasaje en su conjunto, tanto por la posibilidad de reubicación en otras compañías aéreas como por la existencia de medios de transporte públicos que puedan considerarse sustitutivos razonables del modo de transporte aéreo.

A efectos de considerar la sustitución intermodal, tradicionalmente se considera que el avión no puede ser sustituido de forma eficiente por el transporte público terrestre cuando la distancia a recorrer sea superior a los 500 km, lo que viene a traducirse en un tiempo de desplazamiento superior a 5 horas.

Por otra parte, se debe impedir, dentro de lo posible, que los efectos de la huelga -que el Tribunal Supremo califica como *“gravísima perturbación”*- se trasladen fuera del período de esta e impacten negativamente sobre la economía y los derechos de los ciudadanos, con las consecuencias que aparecen recogidas en la SAN de 31 de marzo de 1990.

Para conseguir que los efectos de una huelga en el transporte aéreo incidan lo menos posible fuera de los periodos de la convocatoria, deben adoptarse medidas para proteger:



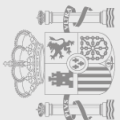


- los vuelos que comiencen antes del período de huelga y tengan prevista su llegada durante el mismo,
- las operaciones técnicas de posicionamiento (movimiento de una aeronave y su tripulación a un aeropuerto sin pasajeros ni carga, para realizar una operación comercial desde dicho aeropuerto) necesarias para llevar a cabo un servicio de los considerados esenciales.
- otras operaciones similares a las anteriores, necesarias tanto para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo respecto de los cuales se fijan servicios mínimos y para los servicios posteriores a la finalización de cada periodo de huelga.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, se han de fijar unos servicios mínimos que garanticen las condiciones indispensables de movilidad de los ciudadanos en función de la posibilidad de que los pasajeros utilicen un modo de transporte alternativo o dispongan de opciones de reubicación en el resto de los vuelos existentes.

El criterio para la imposición de servicios mínimos se basa es establecer un porcentaje de vuelos a proteger respecto del total de vuelos programados en cada uno de los aeropuertos afectados. De no establecerse tal protección podría suceder que muchos de los vuelos programados hubieran de ser cancelados, por lo que la idea al establecer la protección es conseguir que cierto número de vuelos en cada ruta no deban ser cancelados por razón de la huelga, de manera que aquellos pasajeros que se estima no tendrán alternativas razonables de transporte, ni sea probable que modifiquen su intención de viajar, puedan ser ubicados en el conjunto de vuelos protegidos. Naturalmente y a pesar de la protección prevista en esta resolución, algunos vuelos podrían verse cancelados por motivos ajenos a la huelga que se dan en condiciones habituales del transporte como puedan ser causas meteorológicas adversas, otras huelgas ajenas a este conflicto, etc. Esta resolución no pretende abarcar más allá de la afección que pueda suponer la huelga en sí misma.

El porcentaje de vuelos a proteger se calcula empleando junto con el porcentaje de pasajeros a reubicar, el factor de ocupación de los vuelos de las compañías a las que atiende SWISSPORT para el periodo en el que está convocada la huelga. En este sentido se ha tenido en cuenta que se prevé que los factores de ocupación durante mayo de 2023 sean similares a los del mismo mes de 2019. Así, el factor de ocupación para mayo de 2023 se ha calculado obteniendo primero el factor de ocupación real registrado en el mes de marzo de 2019 y el mes de mayo del mismo año. A partir de estos datos y del factor de ocupación registrado en el mes de marzo de 2023 se obtiene el estimado para mayo de 2023. Para ello, se ha aplicado





al observado en marzo de 2023, el incremento que experimentó este parámetro en el mes de mayo de 2019 frente a marzo del mismo año.

El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto con las compañías a las que presta servicio SWISSPORT en un mes por el número de asientos ofertados por las compañías en ese aeropuerto durante ese mismo mes.

A continuación, se determina el nivel de los servicios mínimos en función del tipo de vuelo considerado.

#### **4.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público**

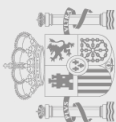
El Reglamento (CE) 1008/2008, *del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios en la Comunidad*, permite que los Estados Miembros impongan obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares de rutas que se consideren esenciales para el desarrollo económico y social de la región servida por un aeropuerto.

Las rutas con origen o destino en aeropuertos no peninsulares recibirán el grado de protección establecido en el apartado 4.2 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares por los motivos establecidos en dicho apartado.

Las rutas con origen y destino en aeropuertos peninsulares recibirán el mismo nivel de protección que establecido en el apartado 4.2 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares mencionado anteriormente puesto que la obligación de servicio público se ha impuesto por la especial necesidad de garantizar la conectividad de estos territorios.

#### **4.2. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.**

El carácter insustituible del modo aéreo para la movilidad de los territorios no peninsulares, circunstancia geográfica a la que particularmente se debe prestar mayor atención, de conformidad con lo establecido en el artículo 138 de la CE, supone que estos vuelos necesiten un grado de protección elevado. A pesar de la necesidad de una protección elevada, la sentencia de la Audiencia Nacional de 2 de marzo de 2020 establece en el apartado Fundamentos de Derecho, punto sexto, que fijar como servicios mínimos el 100% de los servicios domésticos para cada ruta con los aeropuertos de los territorios no peninsulares supone en la práctica la ineffectividad de la convocatoria de huelga.





Para cumplir con la sentencia mencionada anteriormente y dar la protección necesaria a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, como alternativa a fijar unos servicios mínimos del 100%, se ha considerado que se debe reubicar al 90% de los pasajeros que tenían planificado volar. Este último valor se obtiene de estimar que un 10% de los pasajeros que hubieran previsto volar con la compañía afectada tendrán una reserva que podrán anular motu proprio o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su intención de compra y tomar la decisión de volar otro día. De este modo, no se perjudica a aquellos usuarios del transporte aéreo que quieren volar en una fecha determinada, sino que sólo aquellos que se estima que estarían dispuestos a no viajar o a viajar en otras fechas resultan afectados.

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mayo-23		mayo-23
BARCELONA	-	90%	64%
LANZAROTE	-		64%
VALENCIA	-		64%
ALICANTE	-		64%
ALMERIA	54%		49%
AI REGION MURCIA	-		64%
ZARAGOZA	68%		61%
VALLADOLID	-		64%
LOGROÑO-LA RIOJA	-		64%
BURGOS	-		64%
SALAMANCA/MATACAN	-		64%
REUS	-		64%
HUESCA	-		64%
MADRID-BARAJAS	-		64%
MALAGA	91%		82%

Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 90% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en



cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

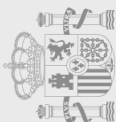
En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares en alguno de los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos

#### **4.3. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.**

Respecto a este tipo de vuelos, cualquier otro modo de transporte no es eficiente ya que se superarían las 5 horas de desplazamiento, por lo que debe considerarse que la posibilidad de acceder a un medio de transporte equivalente con un perjuicio asumible por el pasajero es inviable.

Por experiencia previa, ante la cancelación de este tipo de vuelos se estima, que un 10% de los pasajeros que tienen previsto volar con la compañía afectada tendrán una reserva que podrán anular motu proprio o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su intención de compra y tomar la decisión de volar otro día. Por otro lado, de los pasajeros que ya tienen emitido su billete, un 25% de los mismos optará entre ser reubicado en otras fechas o renunciar a su viaje si las alternativas que les proponen no les convienen. Por tanto, se debe permitir la reubicación del restante 65% de los usuarios en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mayo-23		mayo-23
BARCELONA	86%	65%	56%
LANZAROTE	86%		56%
VALENCIA	85%		55%
ALICANTE	90%		59%
ALMERIA	82%		53%
AI REGION MURCIA	72%		47%
ZARAGOZA	87%		57%
VALLADOLID	-		55%



Aeropuertos	Factor de ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mayo-23		mayo-23
LOGROÑO-LA RIOJA	-		55%
BURGOS	-		55%
SALAMANCA/MATACAN	-		55%
REUS	-		55%
HUESCA	-		55%
MADRID-BARAJAS	86%		56%
MALAGA	89%		58%

Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 65% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas ni vuelos internacionales en alguno de los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

#### **4.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas**

Es preciso tener en cuenta que, para una parte de los pasajeros, el modo aéreo seguirá siendo imprescindible, aunque el tiempo de desplazamiento no exceda las 5 horas. Baste mencionar, por ejemplo, los casos en que los pasajeros toman un primer avión para después conectar con vuelos de largo radio o aquéllos que necesitan realizar un viaje de ida y vuelta en el mismo día.

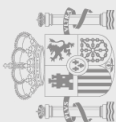


Es preciso tener en cuenta que, para una parte de los pasajeros, el modo aéreo seguirá siendo imprescindible, aunque el tiempo de desplazamiento no exceda las 5 horas. Baste mencionar, por ejemplo, los casos en que los pasajeros toman un primer avión para después conectar con vuelos de largo radio o aquéllos que necesitan realizar un viaje de ida y vuelta en el mismo día.

Según la experiencia previa acumulada, se estima que en torno a un 10% de los pasajeros cancelará sus reservas o modificará su intención de compra y tomará la decisión de volar con otra compañía no afectada por la convocatoria de huelga. De la misma manera, se estima que el 50% de los usuarios sería reubicado por la propia compañía en medios de transporte alternativos o en vuelos de otra aerolínea, o ellos mismos deberán buscar un medio alternativo de transporte. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 40% de los usuarios restantes en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mayo-23		mayo-23
BARCELONA	-	40%	31%
VALENCIA	-		31%
ALICANTE	-		31%
ALMERIA	-		31%
AI REGION MURCIA	-		31%
ZARAGOZA	-		31%
VALLADOLID	90%		36%
LOGROÑO-LA RIOJA	65%		26%
BURGOS	-		31%
SALAMANCA/MATACAN	-		31%
REUS	-		31%
HUESCA	-		31%
MADRID-BARAJAS	-		31%
MALAGA	-		31%

Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 40% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en





cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas en alguno de los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

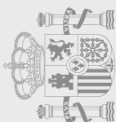
#### 4.5.Otros vuelos

Adicionalmente, se deben tener en cuenta los vuelos de posicionamiento, que son aquellos necesarios para trasladar una aeronave de un aeropuerto a otro sin pasaje comercial, ni carga de pago, para prestar desde este último un servicio. De entre todos los vuelos de posicionamiento que se llevan a cabo en la operativa habitual, deben protegerse dos tipos en concreto:

- Aquellos vuelos de posicionamiento necesarios para que se efectúe alguno de los declarados como esenciales: se concluye que su carácter esencial se deriva del propio servicio esencial que posibilita o complementa, por lo que son igualmente esenciales todas las actividades que faciliten el aludido posicionamiento técnico.
- Aquellos posicionamientos que se deben realizar durante el periodo de huelga, pero cuyo objeto es dar servicio a un vuelo que se vaya a realizar con posterioridad al periodo de la huelga, al objeto de evitar que los efectos de dicha huelga se trasladen fuera del período de convocatoria de la misma.

Por este último motivo, también deben protegerse, al efecto de evitar que la huelga surta efectos antes del momento en que se inicie, todos los vuelos cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

Para finalizar, de entre todos los vuelos de carga, deben únicamente protegerse aquellos servicios de transporte de correo postal universal y de mercancías perecederas, entre las que se considera el transporte de medicamentos y material sanitario, animales vivos y expatriación y movimiento de féretros.





Los anteriores extremos han sido avalados por sentencia del Tribunal Supremo de 13 de enero de 2014 donde se indica que: " (...) *Se trata de servicios que se justifican de forma razonable en su propia configuración, puesto que se trata de los vuelos que no quedan plenamente dentro del período de la huelga, de los vuelos que atienden obligaciones de servicio público, del transporte de correo, medicamentos, prensa diaria y productos perecederos y de las operaciones técnicas necesarias para la realización de dichos vuelos (...)*".

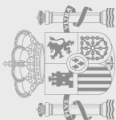
## 5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

Según se establece en el *Real Decreto 2878/1983, de 16 de noviembre, sobre garantías necesarias para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad en materia de transporte aéreo*, las situaciones de huelga que afecten a la totalidad, o a parte, del personal laboral de las empresas de transporte aéreo, se entenderán condicionadas, en todo caso, al mantenimiento de los servicios públicos esenciales que presten las citadas empresas.

Además, queda condicionada en términos similares la realización de huelga por el personal de las empresas directamente implicadas en la prestación de servicios públicos esenciales aeroportuarios, en aplicación del *Real Decreto 776/1985, de 25 de mayo, sobre garantía de prestación de servicios esenciales en materia de Aviación Civil*.

Al respecto de esta competencia también se pronuncia la reiterada jurisprudencia en materia competencial que atribuye al Estado el establecimiento de servicios mínimos en caso de huelga en el ámbito del transporte aéreo (STC 86/1991, STC 233/1997 con cita de las SSTC 33/1981 y 27/1989) y específicamente respecto de los aeropuertos de interés general (STC 233/1997), cuya gestión directa sigue reservada al Estado en virtud de la *Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia sobre la gestión directa de los aeropuertos de interés general*, en cuyo art.17.1.b) se especifica que la gestión directa de los aeropuertos de interés general comprende la fijación de los servicios mínimos en caso de huelga.

Finalmente, el *Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, en su artículo 2.1 y 2.5 g), dispone que la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es el órgano directamente responsable, bajo la dirección del titular del Departamento, de la determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias.





## 6. CONSIDERACIONES FINALES

Respecto a la prestación de los servicios mínimos establecidos mediante esta Resolución, corresponde a SWISSPORT, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para la prestación del servicio, establecer la plantilla concreta de trabajadores llamados a cumplir con los mínimos, la cual, en cualquier caso, ha de resultar suficiente, pero no más de la estrictamente necesaria para cumplir con lo establecido en esta Resolución.

La posibilidad de que la autoridad gubernativa pueda dejar a la empresa la mera ejecución y puesta en práctica de los servicios mínimos predeterminados en la resolución mediante criterios objetivos, ha sido reconocida por reiterada jurisprudencia constitucional (STC 51/1986, FJ 3º, primer párrafo; STC 53/1986, FJ 5º; STC 27/1989, FJ 3º, dos últimos párrafos).

Asimismo, el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014 (recurso 959/2011), por lo que respecta a la plantilla mínima, ha considerado lo siguiente: (...) «la Orden estipula en el punto 2º que los mismos han de ser atendidos con “el personal estrictamente necesario, (...)» añadiendo que «Así las cosas, no puede afirmarse en modo alguno que haya una delegación en la fijación de los servicios mínimos, que están descritos en términos concretos (...) a favor de la empresa, a no ser que se pretenda que la autoridad gubernativa deba concretar el número exacto de trabajadores o deba precisar los trabajadores concretos que deben atender los servicios mínimos, lo que en modo alguno es exigible». En coherencia con estos criterios, se hace notar que, a diferencia de otros servicios públicos de movilidad, la presente autoridad gubernativa no presta los servicios de transporte aéreo, como tampoco presta los servicios de asistencia en tierra asociados, directamente ni a través de organismos o empresas mercantiles estatales, sino que éstos servicios son prestados por compañías privadas, en un sector liberalizado, cuya organización y gestión empresarial interna no es posible de ser conocida por la autoridad gubernativa en el breve plazo de diez días naturales del que dispone para dictar la resolución de servicios mínimos, de conformidad con el artículo cuarto del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo.

Asimismo, se ha estimado establecer el alcance de esta resolución hasta el día 15 de mayo de 2023, con vista a realizar una reevaluación de los servicios mínimos establecidos sobre la producción prevista en dicha fecha.

Finalmente, es importante destacar que la seguridad de las operaciones en ningún caso debe ser alterada por la huelga.





En este sentido, la *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*, en su título IV, establece las obligaciones, generales y específicas, de los sujetos al cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad.

Por todo lo expuesto, y en virtud de las competencias atribuidas a este Ministerio,

## RESUELVO

**1º** Que SWISSPORT deberá prestar servicio de handling a los servicios aéreos que Air Nostrum haya establecido como protegidos para la huelga de TTV (pilotos) de acuerdo con la resolución de servicios mínimos de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 26 de abril de 2023. La resolución se puede consultar en la página web del MITMA en la siguiente dirección web.

<https://www.mitma.gob.es/aviacion-civil/informacion-util-al-pasajero/huelga-servicios-minimos>

**2º** Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga hasta el día 15 de mayo, para todos los trabajadores legalmente convocados a la misma en territorio español, los que resulten de aplicar los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público atendidos por SWISSPORT, es decir aquellos servicios aéreos programados y comunicados por Registro al MITMA con fechas de 25 y 26 de abril de 2022, por cada ruta con origen o destino en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Lanzarote, Valencia, Alicante, Reus, Almería, Zaragoza, Murcia, Valladolid, Logroño, Málaga, Salamanca, Burgos y Huesca, en relación con la prestación de los servicios de handling. El resultado así obtenido se redondeará por exceso al número entero más próximo.

- a) El 100%, en su caso, de los vuelos dedicados a labores de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc.
- b) Servicios en rutas domésticas hacia o desde territorios no peninsulares, para cada uno de los aeropuertos indicados





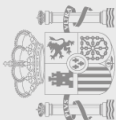


Aeropuertos	Protección
	mayo-23
BARCELONA	64%
LANZAROTE	64%
VALENCIA	64%
ALICANTE	64%
ALMERIA	49%
AI REGION MURCIA	64%
ZARAGOZA	61%
VALLADOLID	64%
LOGROÑO-LA RIOJA	64%
BURGOS	64%
SALAMANCA/MATACAN	64%
REUS	64%
HUESCA	64%
MADRID-BARAJAS	64%
MALAGA	82%

Si se da servicios a operadores en rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

- c) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento igual o superior a 5 horas, o entre ciudades españolas y ciudades extranjeras en todo caso, para cada uno de los siguientes aeropuertos:

Aeropuertos	Protección
	mayo-23
BARCELONA	56%
LANZAROTE	56%
VALENCIA	55%
ALICANTE	59%
ALMERIA	53%
AI REGION MURCIA	47%
ZARAGOZA	57%



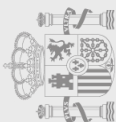


Aeropuertos	Protección
	mayo-23
VALLADOLID	55%
LOGROÑO-LA RIOJA	55%
BURGOS	55%
SALAMANCA/MATACAN	55%
REUS	55%
HUESCA	55%
MADRID-BARAJAS	56%
MALAGA	58%

Si se da servicios a operadores en rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

- d) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento inferior a 5 horas:

Aeropuertos	Protección
	may-23
BARCELONA	31%
VALENCIA	31%
ALICANTE	31%
ALMERIA	31%
AI REGION MURCIA	31%
ZARAGOZA	31%
VALLADOLID	36%
LOGROÑO-LA RIOJA	26%
BURGOS	31%
SALAMANCA/MATACAN	31%
REUS	31%
HUESCA	31%
MADRID-BARAJAS	31%
MALAGA	31%





Si se da servicios a operadores en rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

- e) Aquellos vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, siempre y cuando éstos se efectúen con aeronaves dedicadas exclusivamente a carga. Asimismo, los servicios necesarios para el transporte de correo postal universal y productos perecederos en los vuelos protegidos en los ítems previos.
- f) Aquellas operaciones técnicas de posicionamiento y otras tales como la situación de tripulaciones necesarias para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales, los operados en los periodos entre jornadas de huelga y los posteriores a la finalización de esta.
- g) Aquellos vuelos cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

En consecuencia, para la ejecución o puesta en práctica de los criterios objetivos expuestos en la presente resolución, la empresa SWISSPORT deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten, como mínimo, los servicios establecidos en los apartados 1º y 2º salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones. En particular, establecerán las operaciones que dentro de su programación para los días de huelga quedan protegidas aplicando los criterios establecidos en esta resolución, así como los trabajadores que deberán atender tales operaciones.

La resolución se publicará en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para conocimiento público.

Sin perjuicio de lo anterior se remitirá la presente Resolución a la empresa SWISSPORT, la cual informará al Comité de Huelga de los servicios concretos que la empresa ha considerado protegidos siguiendo los criterios de esta resolución, información de la que también dará traslado a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

Se remitirá igualmente a AENA SME, S.A. para que efectúe el seguimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que pudieran producirse.





FIRMADO

La presente Resolución pone fin a la vía administrativa conforme a lo previsto en el artículo 114 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*.

Conforme a lo previsto en los artículos 123 y 124 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, contra esta Resolución, por la que se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales para la comunidad a mantener en la empresa SWISSPORT durante la huelga convocada por los sindicatos FESMC-UGT, FSC-CCOO y USO, en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Lanzarote, Valencia, Alicante, Reus, Almería, Zaragoza, Murcia, Valladolid, Logroño, Málaga, Salamanca, Burgos y Huesca, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de un mes, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Madrid a la fecha de la firma electrónica  
EL SECRETARIO DE ESTADO DE  
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Francisco David Lucas Parrón

FIRMADO por : FRANCISCO DAVID LUCAS PARRON. A fecha: 28/04/2023 05:14 PM  
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES MOVILIDAD Y AGENDA URBANA  
Total folios: 20 (20 de 20) - Código Seguro de Verificación: MFOM02511AD7D9EEEE6B4210AC003  
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

