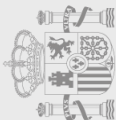




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR LA ASOCIACIÓN SINDICAL ESPAÑOLA DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (A.S.E.T.M.A.).

1.	CONVOCATORIA DE HUELGA.....	2
2.	CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....	3
3.	ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO	4
	Servicios de asistencia en tierra (Mantenimiento en línea)	5
4.	CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS	6
4.1.	Rutas bajo obligaciones de servicio público	8
4.2.	Otras operaciones de interés público.....	9
4.3.	Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	9
4.4.	Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.....	11
4.5.	Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	13
4.6.	Otros vuelos.....	15
5.	COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS.....	16
6.	CONSIDERACIONES FINALES	16
	RESUELVO	17





1. CONVOCATORIA DE HUELGA

Como punto introductorio de esta resolución, se deben establecer los siguientes antecedentes:

- Existe una resolución anterior para esta huelga, que establece unos servicios mínimos con fecha límite de aplicación 28 de febrero, a fin de poder reevaluar las implicaciones de la huelga una vez avanzado este período.
- Esta resolución, sigue la línea de la anterior, con datos actualizados relativos a marzo y con el objetivo de establecer servicios mínimos desde el día 1 de marzo hasta el fin de la convocatoria de huelga a 31 de marzo.

La convocatoria de huelga afecta a todos los Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (en adelante TMA) de AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L. (en adelante ANEM) en todos los centros de trabajo de la compañía, así como en los diferentes destacamentos, bases y estaciones donde prestan servicio estos. La huelga ha sido convocada por la ASOCIACIÓN SINDICAL ESPAÑOLA DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (A.S.E.T.M.A.).

Según se refleja en el escrito de convocatoria, de fecha 12 de enero de 2023, dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, la huelga se llevará a cabo en el siguiente calendario: lunes, martes y miércoles de los meses de enero, febrero y marzo de 2023, comenzando la misma el día 23 de enero de 2023, y se desarrollará en paros de dos horas como se describe a continuación:

- Turnos de mañana: durante las dos primeras horas del turno y según el horario de cada centro de trabajo.
- Turnos de tarde: durante las dos últimas horas del turno y según el horario de cada centro de trabajo.
- Turnos de noche: durante las dos primeras horas del turno y según el horario de cada centro de trabajo, bases, destacamentos o estaciones.

En la reunión de mediación celebrada en el SIMA (Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje) entre la representación sindical y la de la empresa, no se alcanzó un acuerdo entre las partes, por lo que, en fecha 18 de enero de 2023, ANEM solicitó de este Ministerio de





Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos.

De acuerdo con la información facilitada por la empresa, los centros de trabajo afectados son los de Valencia, Madrid, Barcelona, Bilbao, Málaga, Almería, Menorca, Hamburgo, Milán-Linate, que cuentan con TMAs de forma permanente. Estos centros de trabajo dan soporte a los vuelos con origen o destino en los siguientes aeropuertos de A Coruña, Murcia, Alicante, Almería, Badajoz, Barcelona, Bilbao, Castellón, Granada, Ibiza, Jerez, Lleida, León, Logroño-La Rioja, Madrid-Barajas, Málaga, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, Santander, Santiago de Compostela, Sevilla, Valencia, Vigo y Vitoria.

Según la información proporcionada en la convocatoria de huelga, están convocados a la huelga 266 TMA en todos los centros de trabajo de la empresa. Durante las jornadas y periodos de huelga, está previsto que se preste servicio a un total de 5.631 vuelos programados.

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 LA PRESENTE CONVOCATORIA

La empresa ANEM, en relación con los vuelos que tienen origen o destino en aeropuertos españoles, realiza el mantenimiento en línea de las aeronaves de las compañías aéreas AIR NOSTRUM y MEL AIR. La compañía MEL AIR realizó transporte aéreo comercial en España en 2022 como compañía independiente y ese es el motivo por el que los datos que aparecen en este punto están basados en la compañía AIR NOSTRUM.

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo a la huelga de Tripulantes de Cabina de Pasajeros convocada por el sindicato STAVLA en la empresa VUELING AIRLINES S.A, que se inició el 1 noviembre de 2022 y que finalizará el día 31 de enero de 2023. Para esta huelga se publicó una resolución de servicios mínimos y no se espera que tenga una influencia significativa en las posibilidades de reubicación de los pasajeros afectados por la presente convocatoria de huelga.





En el año 2022, la compañía aérea española AIR NOSTRUM ha recuperado gran parte del tráfico perdido a consecuencia de la COVID-19 y ha alcanzado los 4,6 millones de pasajeros transportados, superando en un 56,9% los del año anterior. El número de operaciones alcanzó las 66.900, un 40,9% más que en 2021 y transportó 58.962 kilogramos de mercancía aérea.

El mercado doméstico fue el principal mercado de AIR NOSTRUM, que corresponde con el 64,0% de los pasajeros transportados por la compañía, habiendo aumentado en un 39,8% los pasajeros del año anterior. En este mercado, las conexiones peninsulares supusieron más de la mitad del volumen de pasajeros (50,6% del mercado doméstico), repartiéndose el resto en conexiones interbaleares (21,3%) y las conexiones con la península desde Melilla (15,1%) y las islas Baleares (11,3%). El resto de las conexiones domésticas apenas alcanzan apenas el 1,7% del volumen de pasajeros de la compañía en doméstico en 2022.

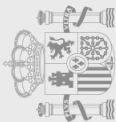
El tráfico comunitario supuso para la compañía aérea el 32,2% del volumen de pasajeros en 2022, prácticamente doblando el número de pasajeros del año anterior. Francia se situó como el principal destino del mercado (739.000 pasajeros en 2022), seguido de Italia (243.000 pasajeros) y Alemania (243.000 pasajeros). En las conexiones extracomunitarias, el tráfico de pasajeros aumentó en 2022 un 116,7% respecto al año anterior hasta llegar a los 174.000 pasajeros. La mayoría de los pasajeros en este mercado fueron en las conexiones hacia Marruecos (115.000 pasajeros) y Suiza (47.000 pasajeros).

La compañía AIR NOSTRUM operó en 2022 en 28 aeropuertos españoles de la red de Aena (aeropuertos con más de 5.000 movimientos de pasajeros comerciales de la compañía). El principal aeropuerto de la compañía fue Madrid-Barajas, que representó el 38,3% de los movimientos de pasajeros de la compañía, seguido de Palma de Mallorca (10,4% de los movimientos de pasajeros).

De acuerdo con la programación de vuelos facilitada por la compañía, la compañía tiene programados un total de 5.631 vuelos en los días de huelga convocados para los meses de enero, febrero y marzo que suponen una oferta de más de 490.000 asientos. Con estos datos y los factores de ocupación previstos, se estima que la compañía podría transportar 365.000 pasajeros en estos días y meses.

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 (Mantenimiento en línea)

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 la categoría reflejada en el epígrafe 8.

4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

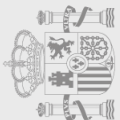
La pandemia de COVID-19 provocó que disminuyeran tanto el número de pasajeros transportados como a la ocupación de los vuelos. Sin embargo, en 2022 se ha producido una recuperación importante del volumen de pasajeros y una recuperación más modesta de la ocupación de los vuelos.

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:





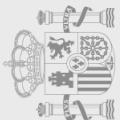
- los vuelos que tuvieran su hora de inicio programada antes del inicio del período de huelga y prevista su llegada durante el mismo,
- las operaciones técnicas de posicionamiento (movimiento de una aeronave y su tripulación a un aeropuerto sin pasajeros ni carga, para realizar una operación comercial 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 como 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 en establecer un porcentaje de vuelos a proteger respecto del total de vuelos programados. 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 da servicio de mantenimiento en línea ANEM en relación con la huelga (aquellas que operen vuelos con origen o destino España) para el periodo en el que está convocada la huelga.

Así, el factor de ocupación para marzo del 2023 se ha calculado obteniendo primero el factor de ocupación real registrado en el mes de enero del 2023 y se ha aplicado un multiplicador en





base al incremento (o disminución) ocurrido entre enero del 2019 y marzo del 2019, que son los últimos datos en años normalizados para estos meses.

El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto con las compañías a las que da servicio de mantenimiento en línea ANEM en un mes por el número de asientos ofertados por la compañía 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. Así ha ocurrido con las siguientes rutas:

- Menorca – Madrid
- Palma de Mallorca - Ibiza
- Palma de Mallorca - Menorca
- Ibiza - Menorca
- Almería - Sevilla
- Badajoz - Madrid
- Badajoz - Barcelona
- Melilla - Granada
- Melilla - Almería
- Melilla - Sevilla





Las rutas con origen o destino en aeropuertos no peninsulares recibirán el grado de protección establecido en el apartado 4.3 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 4.3 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. Otras operaciones de interés público

En su caso, se protegen el 100% de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países. También se protegen, en su caso, el 100% de los 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., necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos.

4.3. 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
	mar-23		mar-23
A CORUÑA	-	90%	70%
MURCIA	-		70%
ALICANTE	78%		70%
ALMERIA	69%		62%
BADAJOS	65%		59%
BARCELONA	-		70%
BILBAO	-		70%
CASTELLON	-		70%
GRANADA	-		70%
IBIZA	80%		72%
JEREZ	-		70%
LLEIDA	58%		52%
LEON	90%		81%
LOGROÑO-LA RIOJA	-		70%
MADRID-BARAJAS	89%		80%
MALAGA	74%		67%
MELILLA	78%		70%
MENORCA	96%		86%
PALMA DE MALLORCA	83%		75%
PAMPLONA	-		70%
SANTANDER	-	70%	
SANTIAGO DE COMPOSTELA	87%	78%	
SEVILLA	68%	61%	
VALENCIA	69%	62%	
VIGO	-	70%	
VITORIA	-	70%	



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 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 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.

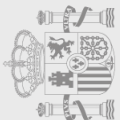




FIRMADO

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
A CORUÑA	-	65%	46%
REGION MURCIA	-		46%
ALICANTE	68%		44%
ALMERIA	96%		62%
BADAJOS	-		46%
BARCELONA	78%		51%
BILBAO	65%		42%
CASTELLON	-		46%
GRANADA	-		46%
IBIZA	-		46%
JEREZ	66%		43%
LLEIDA	-		46%
LEON	71%		46%
LOGROÑO-LA RIOJA	-		46%
MADRID-BARAJAS	94%		61%
MALAGA	62%		40%
MELILLA	-		46%
MENORCA	-		46%
PALMA DE MALLORCA	-		46%
PAMPLONA	-		46%
SANTANDER	-	46%	
SANTIAGO DE COMPOSTELA	59%	38%	
SEVILLA	67%	44%	
VALENCIA	66%	43%	
VIGO	65%	42%	
VITORIA	71%	46%	

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.





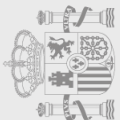
Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

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, salvo en los aeropuertos de Granada y Pamplona, en los que el número de vuelos de este tipo es demasiado bajo como para obtener un factor de ocupación representativo. 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. Para el aeropuerto de A Coruña, con la metodología del apartado 4, no se obtiene un valor razonable para el factor de ocupación estimado para enero y se ha utilizado el factor de ocupación estimado para el mes de febrero en ambos meses.

4.5. 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.

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
	mar-23		mar-23
A CORUÑA	-	40%	27%
AI REGION MURCIA	-		27%
ALICANTE	91%		36%
ALMERIA	-		27%
BADAJOS	-		27%
BARCELONA	44%		18%
BILBAO	-		27%
CASTELLON	-		27%
GRANADA	-		27%
JEREZ	-		27%
LLEIDA	-		27%
LEON	-		27%
LOGROÑO-LA RIOJA	52%		21%
MADRID-BARAJAS	90%		36%
MALAGA	-		27%
MELILLA	-		27%
PAMPLONA	72%		29%
SANTANDER	-		27%
SANTIAGO	-		27%
SEVILLA	36%		14%
VALENCIA	88%	35%	
VIGO	-	27%	
VITORIA	-	27%	

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, salvo para el caso del aeropuerto de Barcelona, en el que los factores de ocupación



obtenidos con el método detallado en el punto 4 no son razonables. 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.

4.6.Otros vuelos

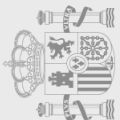
Adicionalmente, se deben tener en cuenta los vuelos de posicionamiento, que son aquellos necesarios para trasladar una aeronave de un aeropuerto a otro sin pasaje comercial, ni carga de pago, para prestar desde este último un servicio. De entre todos los vuelos de posicionamiento que se llevan a cabo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





Se hace notar que el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014, por lo que respecta a la plantilla mínima, considera 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”.*

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.

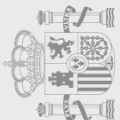
Por todo lo expuesto, y en virtud de las competencias atribuidas a este Ministerio,

RESUELVO

1º Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga entre el 1 de marzo y el 31 de marzo, los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público programados atendidos por ANEM, expresados en número de frecuencias diarias (vuelos de ida y vuelta) para cada compañía y para cada ruta con origen o destino en los aeropuertos de A Coruña, Murcia, Alicante, Almería, Badajoz, Barcelona, Bilbao, Castellón, Granada, Ibiza, Jerez, Lleida, León, Logroño-La Rioja, Madrid-Barajas, Málaga, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, Santander, Santiago de Compostela, Sevilla, Valencia, Vigo y Vitoria en relación con la prestación de los servicios de mantenimiento en línea. 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.

El 100%, en su caso, de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados

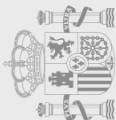




para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países.

- b) Servicios en rutas domésticas hacia o desde territorios no peninsulares, para cada uno de los aeropuertos indicados:

Aeropuertos	Protección
	mar-23
A CORUÑA	70%
REGION MURCIA	70%
ALICANTE	70%
ALMERIA	62%
BADAJOS	59%
BARCELONA	70%
BILBAO	70%
CASTELLON	70%
GRANADA	70%
IBIZA	72%
JEREZ	70%
LLEIDA	52%
LEON	81%
LOGROÑO-LA RIOJA	70%
MADRID-BARAJAS	80%
MALAGA	67%
MELILLA	70%
MENORCA	86%
PALMA DE MALLORCA	75%
PAMPLONA	70%
SANTANDER	70%
SANTIAGO DE COMPOSTELA	78%
SEVILLA	61%
VALENCIA	62%
VIGO	70%
VITORIA	70%

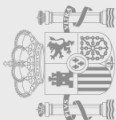




Si se operaran rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

- 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
	mar-23
A CORUÑA	46%
REGION MURCIA	46%
ALICANTE	44%
ALMERIA	62%
BADAJOS	46%
BARCELONA	51%
BILBAO	42%
CASTELLON	46%
GRANADA	46%
IBIZA	46%
JEREZ	43%
LLEIDA	46%
LEON	46%
LOGROÑO-LA RIOJA	46%
MADRID-BARAJAS	61%
MALAGA	40%
MELILLA	46%
MENORCA	46%
PALMA DE MALLORCA	46%
PAMPLONA	46%
SANTANDER	46%
SANTIAGO DE COMPOSTELA	38%
SEVILLA	44%
VALENCIA	43%
VIGO	42%
VITORIA	46%





Si se operaran 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
	mar-23
A CORUÑA	27%
AI REGION MURCIA	27%
ALICANTE	36%
ALMERIA	27%
BADAJOS	27%
BARCELONA	18%
BILBAO	27%
CASTELLON	27%
GRANADA	27%
JEREZ	27%
LLEIDA	27%
LEON	27%
LOGROÑO-LA RIOJA	21%
MADRID-BARAJAS	36%
MALAGA	27%
MELILLA	27%
PAMPLONA	29%
SANTANDER	27%
SANTIAGO	27%
SEVILLA	14%
VALENCIA	35%
VIGO	27%
VITORIA	27%

Si se operaran 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, ANEM deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten los servicios de mantenimiento en línea, como mínimo, a los servicios aéreos protegidos en los apartados anteriores, salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones.

La presente resolución estará vigente hasta el 31 de marzo de 2023.

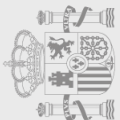
La resolución se publicará en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para conocimiento público.

Sin perjuicio de lo anterior, se remitirá la presente Resolución a ANEM. ANEM 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 vigile el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que pudieran producirse.

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 ANEM durante la huelga convocada por la ASOCIACIÓN SINDICAL ESPAÑOLA DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (A.S.E.T.M.A.) en los centros de trabajo y aeropuertos afectados, 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

Por delegación según Orden TMA/221/2022

M^a José Rallo del Olmo
Secretaria General de Transportes y Movilidad

