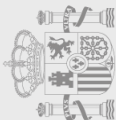




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR LA ASOCIACIÓN SINDICAL ESPAÑOLA DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (A.S.E.T.M.A.).

1. CONVOCATORIA DE HUELGA.....	2
2. ANTECEDENTES	3
3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....	5
4. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO	6
Servicios de asistencia en tierra (Mantenimiento en línea)	7
5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS	8
5.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público	10
5.2. Otras operaciones de interés público.....	11
5.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	13
5.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.	15
5.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	17
5.6. Otros vuelos.....	19
6. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS.....	20
7. CONSIDERACIONES FINALES	21
RESUELVO	22





1. CONVOCATORIA DE HUELGA

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 éstos. 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 20 de junio de 2023, dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, la huelga se llevará a cabo desde el 1 de julio al 31 de agosto de 2023 ambos inclusive, llevándose a cabo en los días y horas que a continuación se especifican:

- Día 1 de julio (sábado), en el turno de mañana, durante la última hora del turno según el horario de cada centro de trabajo.
- Los días 14 y 31 de julio, 1 y 15 de agosto durante las 8 horas de los tres turnos y según el horario de cada centro de trabajo.
- De lunes a viernes (excepto las fechas antes indicadas), en el turno de mañana, la última hora del turno según el horario de cada centro de trabajo.

En la reunión de mediación celebrada en el SIMA (Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje) entre la representación sindical y la de la empresa el día 20 de junio de 2023, no se alcanzó un acuerdo entre las partes, por lo que, en esa misma fecha, 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 Lanzarote, Málaga, Alicante, Barcelona, Bilbao, Badajoz, Castellón, Fuerteventura, Girona, Granada, Ibiza, Lleida, A Coruña, Almería, León, La Seu D'Urgell, Gran Canaria, Madrid-Barajas, Menorca, Melilla, Asturias, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, Logroño-La Rioja, Murcia, Santiago, Santander, Salamanca, La Palma, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Vigo, Vitoria, Valencia, Valladolid, Jerez y Zaragoza.

Según la información reflejada en la convocatoria de huelga, están afectados 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 10.599 vuelos programados. La programación que





se ha solicitado a la compañía es la que tenía prevista el día 20 de junio de 2023, que coincide con la fecha de presentación de la convocatoria de huelga en el Registro del Ministerio de Trabajo y Economía Social. Los servicios mínimos establecidos en esta resolución sólo aplicarán a los vuelos programados a los que vaya a dar servicio ANEM que hayan sido comunicados al MITMA en la información proporcionada por la empresa a través del Registro con fecha 26 de junio de 2023.

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).

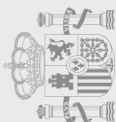
2. ANTECEDENTES

Cambios respecto a resoluciones anteriores

El derecho de huelga es un derecho fundamental, pero de configuración principalmente jurisprudencial, a la vista además de que la única regulación general del mismo es anterior a la Constitución de 1978 y que no se ha dictado una ley orgánica que lo regule de forma más desarrollada.

Aun cuando ningún derecho garantiza el acierto de las resoluciones judiciales (entre otras, STC 50/1988, FJ 2º; 127/1990, FJ 2º; 210/1991, FJ 5º; 55/1993, FJ 5º; 148/1994, FJ 4º; 199/1994, FJ 2º; 211/1994 FJ 2º; 47/1995, FJ 2º; 58/1997, FJ 2º; 151/2001, FJ 5º; 162/2001, FJ 4ª; 107/2002, FJ 3º; 213/2002, FJ 3º), ni la jurisprudencia sea fuente del Derecho (artículo 1.1 del Código Civil, STS de 20/12/2001, FJ 4º), y aun cuando los pronunciamientos de los órganos judiciales distintos del Tribunal Supremo, aun reiterados, ni si quiera constituyan jurisprudencia (artículo 1.6 del Código Civil) las resoluciones de servicios mínimos dictadas por la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se han ido modificando para tener en cuenta los diferentes pronunciamientos de la Audiencia Nacional y otras instancias judiciales. Entre los cambios introducidos, que pueden ser aplicables o no en función de las particularidades de cada convocatoria, se pueden citar los siguientes:

- En relación a las categorías de vuelos -vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares; vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales; vuelos domésticos





peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas- se establece una protección pormenorizada para cada aeropuerto afectado por la huelga frente al procedimiento anteriormente empleado que establecía una protección promedio para el conjunto de aeropuertos afectados. La SAN de 2 de marzo de 2020 establece en el apartado Fundamentos de Derecho, punto sexto, que *“En cuanto al establecimiento del 35% y del 60%, redondeado por exceso, de los servicios de transporte de pasajeros de la compañía para cada ruta con ciudades españolas peninsulares (y extranjeras) cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento inferior o superior a 5 horas, respectivamente, se justifica en la resolución el establecimiento de esos porcentajes, tomando en consideración las cifras arriba consignadas, pero de manera genérica, sin tener en cuenta que la huelga afectaba a distintos centros de trabajo -aeropuertos de Madrid, Málaga, Las Palmas de Gran Canaria, Barcelona, Alicante, Sevilla, Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Valencia, Gerona, Santiago de Compostela, Ibiza y Lanzarote- de manera que los criterios tenidos en cuenta pueden ajustarse y ser adecuados para el personal de unos centros y no para otros”*.

- En cuanto a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, frente a la protección anteriormente aplicada del 100%, se ha determinado la reubicación del 90% de los pasajeros lo que representa una protección inferior en este tipo de vuelos para cada uno de los aeropuertos afectados por la convocatoria de huelga. La SAN 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”*.
- Con respecto a los 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-, no se aplicará ninguna protección en las huelgas que se realicen en tramos horarios de corta duración. Todo ello tomando en consideración las medidas cautelarísimas emitidas por la Audiencia Nacional mediante auto de 10 de marzo de 2023, y adoptadas en la resolución de servicios mínimos de fecha 13 de marzo de 2023.

Además de las modificaciones que derivan de pronunciamientos judiciales, las resoluciones, dentro de un proceso de mejora continua, incluyen otras modificaciones que tienen como





objetivo clarificar al máximo la legalidad de la resolución, así como su interpretación. Entre ellas, se pueden destacar las siguientes:

- En el apartado 7 Consideraciones Finales, Resuelvo, se ha incluido un párrafo que permiten establecer de forma más clara para la compañía los vuelos que no son susceptibles de protección de acuerdo con la resolución, como son aquellos que tienen origen y destino en aeropuertos fuera del territorio español.

Antecedentes materiales

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, 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 la compañía, transportando al 64% de los pasajeros y 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 entre las Islas Baleares (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 (291.000 pasajeros) y Alemania (243.000 pasajeros). En las conexiones extracomunitarias (3,8% de los pasajeros restantes), 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 AS Madrid-Barajas, que movió al 38,3% de los movimientos de pasajeros de la compañía, seguido de Palma de Mallorca (10,4% de los movimientos de pasajeros).





Hasta mayo de 2023, la compañía ha transportado cerca de 1,9 millones de pasajeros, un 16,8% más que en el mismo periodo de 2022 y sólo un 6,9% por debajo de los pasajeros del periodo enero-mayo de 2019. Más del 65% de los pasajeros de este periodo han sido en el mercado doméstico, principal segmento de la compañía.

3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

De acuerdo con la programación de vuelos facilitada por la empresa, hay programados 10.599 vuelos para los días convocados de huelga durante los meses de julio y agosto, con una oferta en torno a los 932.500 asientos. Con estos datos y los factores de ocupación previstos para dichos meses, se estima que alrededor de 748.000 pasajeros podrían verse afectados durante la huelga.

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo con las siguientes huelgas:

- La huelga de controladores privados de torre (SAERCO y SKYWAY) que se desarrollará desde el 1 al 31 de julio coincidirán todos los días de lunes a viernes del citado periodo y asimismo el sábado 1 de julio.
- La huelga de TTV-Pilotos en AIR EUROPA que se desarrolla desde el 19 de junio hasta el 2 de julio (24 h), coincidiendo el día 1 de julio.
- La huelga en SWISSPORT HANDLING, S.A que se inició el 1 de mayo con carácter indefinido, suspendida desde el 14 de junio al 2 de julio, coincidirían desde el 2 al 31 de agosto.

La Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha emitido resoluciones de servicios mínimos para las huelgas mencionadas anteriormente. Por lo tanto, no se espera que las posibilidades de reubicación de los pasajeros afectados se vean influidas de forma significativa.

4. 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).

El transporte aéreo presta servicio al transporte de mercancías perecederas y al correo postal universal cuya esencialidad está establecida en el art.1 del RD 556/1987, de 24 de abril, y ha sido reconocida también por la jurisprudencia. Igualmente se consideran esenciales, por su propia naturaleza 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.

A continuación, se describen las actividades incluidas en la presente 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.

5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

A continuación, se describe el racional para calcular los porcentajes de protección aplicables a los servicios aéreos 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 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. Las opciones de reubicación en otros vuelos no deben considerarse únicamente como la posibilidad de que un pasajero tenga la opción de comprar un billete en otra compañía aérea o modo de transporte alternativo, sino que debe de poder hacerlo en condiciones similares. La compra de billetes con poca antelación conlleva, en general, el pago de una cuantía superior a la pagada cuando la compra se realiza con la antelación suficiente, siendo este efecto más acusado para los vuelos internacionales con origen o destino distintos del Espacio Económico Europeo o del Reino Unido, y especialmente para los de largo radio.

El criterio para la imposición de servicios mínimos se basa en 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.

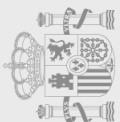
El porcentaje de vuelos a proteger se calcula empleando, junto con el porcentaje de pasajeros a reubicar, el factor de ocupación de los vuelos para el periodo en el que está convocada la huelga. Para calcular el factor de ocupación esperado en los aeropuertos afectados para los meses de julio y agosto de 2023, se ha aplicado al factor de ocupación de los meses de julio y agosto de 2022, la variación media de este factor a lo largo del último año. Así, considerando que los últimos datos disponibles son los correspondientes a mayo de 2023, se ha calculado la variación del factor de ocupación entre un mes y el mismo mes del año anterior para los últimos 12 meses, comenzando en junio de 2022 (variación respecto a junio de 2021) y finalizando en mayo de 2023 (variación respecto a mayo de 2022). Posteriormente, se ha obtenido la media de esas variaciones y este valor medio se ha aplicado al factor de ocupación del mes de julio de 2022 para estimar el factor de ocupación para julio y agosto de 2023.

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.

5.1. 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:





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

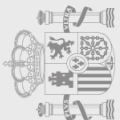
Las rutas con origen o destino en aeropuertos no peninsulares recibirán el grado de protección establecido en el apartado 5.3 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, por los motivos establecidos en dicho apartado.

Las rutas con origen y destino en aeropuertos peninsulares recibirán el mismo nivel de protección que el establecido en el apartado 5.3 mencionado anteriormente puesto que la obligación de servicio público se ha impuesto por la especial necesidad de garantizar la conectividad de estos territorios.

5.2. 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.

La resolución protege el 100% de estos vuelos considerando que consisten en vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros normalmente retenidos en Centros de Internamiento de





Extranjeros (CIE) o bien por haber sido expulsados del país como consecuencia de infracciones penales, y en vuelos de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc., por lo que resultan necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos, y en el caso de los ciudadanos extranjeros, para no privarles de libertad más allá de lo imprescindible para cumplir con las resoluciones administrativas y judiciales de expulsión.

En caso de trasplantes de órganos, los tiempos de preservación de los diferentes órganos pueden ser tan cortos como 6 horas, siendo en cualquier caso recomendable, reducir el tiempo al mínimo posible. Según servicios sanitarios: para el riñón, lo normal son 24 horas, aunque es posible que funcionen tras conservación en frío hasta 36 horas; hígado y páncreas, hasta 12 horas y corazón y pulmones solo pueden mantenerse durante unas 6 horas. En cualquier caso, es preferible realizar el trasplante lo antes posible.

Los tejidos tienen un mantenimiento diferente y algunos se pueden ultracongelar y mantenerlos viables durante años; tal es el caso del hueso, ligamentos, cartílagos y piel. Las córneas son válidas para trasplante, si se mantienen a 4º C hasta 7 días. La médula ósea también se puede congelar y preservar durante períodos variables entre días y semanas.

Estos intervalos son muy importantes para conseguir seleccionar el mejor receptor de entre todos los que esperan y que, en ocasiones, se encuentran en otros hospitales a muchos kilómetros de distancia.

En los casos de vigilancia, protección civil y rescate, el tiempo es un factor crítico. En el caso de la búsqueda de personas extraviadas en el mar el intervalo de tiempo sin asistencia incrementa el riesgo de morir por hipotermia.

En casos de rescate en montaña, asistencia a incendios u operaciones de seguridad nacional, igualmente el tiempo de reacción es clave para la consecución de los objetivos y preservación de los derechos fundamentales de los ciudadanos.

Por estos motivos, y al atender el no disponer de estos servicios contra derechos tan básicos como el derecho a la vida recogido en el artículo 15 de la Constitución Española, se considera necesaria una protección del 100% de estos de éstos tal y como se ha procedido en resoluciones precedentes, sin que conste jurisprudencia en sentido contrario.

Por el contrario, la jurisprudencia constitucional viene reconociendo que la necesidad de aportar datos o cifras adicionales puede quedar reducida en los casos en que la justificación





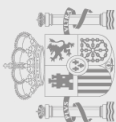
es de tal naturaleza que, excepcionalmente, pertenece al general conocimiento, dado que ello sólo «abundaría en algo ya de todos conocido» (STC 51/1986, FJ 4º; STC 43/1990, FJ 5º, letra f); STC 2/2022, FJ 5º).

5.3. 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.

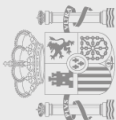
Para cumplir con la sentencia mencionada anteriormente y dar la protección necesaria a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, como alternativa a fijar unos servicios mínimos del 100%, se ha considerado que se debe reubicar al 90% de los pasajeros que tenían planificado volar. 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	
	julio-23	agosto-23		julio-23	agosto-23
LANZAROTE	-	-	90%	69%	70%
MALAGA	71%	76%		64%	68%
ALICANTE	70%	73%		63%	66%
BARCELONA	95%	95%		86%	86%
BILBAO	-	-		69%	70%
BADAJOS	76%	68%		69%	62%
CASTELLÓN	-	-		69%	70%





Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	julio-23	agosto-23		julio-23	agosto-23
FUERTEVENTURA	-	-		69%	70%
GIRONA	-	-		69%	70%
GRANADA	82%	89%		74%	80%
IBIZA	85%	84%		77%	76%
LLEIDA	-	-		69%	70%
A CORUÑA	-	-		69%	70%
ALMERIA	74%	79%		67%	71%
LEON	-	-		69%	70%
LA SEU D'URGELL	-	-		69%	70%
GRAN CANARIA	-	-		69%	70%
MADRID-BARAJAS	79%	72%		71%	65%
MENORCA	69%	66%		62%	60%
MELILLA	78%	81%		70%	73%
ASTURIAS	-	-		69%	70%
PALMA DE MALLORCA	78%	80%		70%	72%
PAMPLONA	-	-		69%	70%
REUS	-	-		69%	70%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-		69%	70%
AI REGION MURCIA	-	-		69%	70%
SANTIAGO	-	-		69%	70%
SANTANDER	-	-		69%	70%
SALAMANCA/MATACAN	-	-		69%	70%
LA PALMA	-	-		69%	70%
SEVILLA	69%	78%		62%	70%
TENERIFE NORTE	-	-		69%	70%
TENERIFE SUR	-	-		69%	70%
VIGO	-	-		69%	70%
VITORIA	-	-		69%	70%
VALENCIA	72%	73%		64%	66%
VALLADOLID	-	-		69%	70%
JEREZ	-	-		69%	70%
ZARAGOZA	-	-		69%	70%





Tal y como se ha explicado en el punto 5, 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.

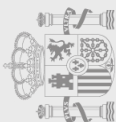
En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares en alguno de los meses utilizados para el estudio, o el número de pasajeros transportados no fue representativo. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo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

5.4.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.

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	julio-23	agosto-23		julio-23	agosto-23
LANZAROTE	-	-	65%	48%	50%
MALAGA	53%	60%		34%	39%



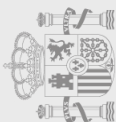


FIRMADO

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	julio-23	agosto-23		julio-23	agosto-23
ALICANTE	-	-		48%	50%
BARCELONA	76%	83%		49%	54%
BILBAO	74%	80%		48%	52%
BADAJOS	-	-		48%	50%
CASTELLÓN	-	-		48%	50%
FUERTEVENTURA	-	-		48%	50%
GIRONA	-	-		48%	50%
GRANADA	-	-		48%	50%
IBIZA	-	-		48%	50%
LLEIDA	-	-		48%	50%
A CORUÑA	-	-		48%	50%
ALMERIA	95%	95%		62%	62%
LEON	65%	70%		42%	45%
LA SEU D'URGELL	-	-		48%	50%
GRAN CANARIA	-	-		48%	50%
MADRID-BARAJAS	95%	95%		62%	62%
MENORCA	-	-		48%	50%
MELILLA	-	-		48%	50%
ASTURIAS	-	-		48%	50%
PALMA DE MALLORCA	-	-		48%	50%
PAMPLONA	-	-		48%	50%
REUS	-	-		48%	50%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-		48%	50%
AI REGION MURCIA	-	-		48%	50%
SANTIAGO	66%	66%		43%	43%
SANTANDER	-	-		48%	50%
SALAMANCA/MATACAN	-	-		48%	50%
LA PALMA	-	-		48%	50%
SEVILLA	57%	69%		37%	45%
TENERIFE NORTE	-	-		48%	50%
TENERIFE SUR	-	-		48%	50%
VIGO	87%	86%		57%	56%
VITORIA	-	-		48%	50%
VALENCIA	66%	68%		43%	44%
VALLADOLID	-	-		48%	50%
JEREZ	-	-		48%	50%
ZARAGOZA	-	-		48%	50%

FIRMADO por : FRANCISCO DAVID LUCAS PARRON. A fecha: 30/06/2023 01:11 PM
SECRETARÍO DE ESTADO DE TRANSPORTES MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Total folios: 28 (16 de 28) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SAF61F410CF58DFCD93AAB
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA





Tal y como se ha explicado en el punto 5, 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.

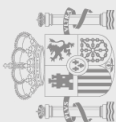
En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas ni vuelos internacionales. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje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

5.5. 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	
	julio-23	agosto-23		julio-23	agosto-23
MALAGA	-	-	40%	36%	36%



Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	julio-23	agosto-23		julio-23	agosto-23
ALICANTE	95%	95%		38%	38%
BARCELONA	-	-		36%	36%
BILBAO	-	-		36%	36%
BADAJOS	-	-		36%	36%
CASTELLÓN	-	-		36%	36%
GIRONA	-	-		36%	36%
GRANADA	95%	95%		38%	38%
LLEIDA	-	-		36%	36%
A CORUÑA	-	-		36%	36%
ALMERIA	-	-		36%	36%
LEON	-	-		36%	36%
LA SEU D'URGELL	-	-		36%	36%
MADRID-BARAJAS	95%	95%		38%	38%
ASTURIAS	-	-		36%	36%
PAMPLONA	76%	75%		31%	30%
REUS	-	-		36%	36%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-		36%	36%
AI REGION MURCIA	-	-		36%	36%
SANTIAGO	-	-		36%	36%
SANTANDER	-	-		36%	36%
SALAMANCA/MATACAN	-	-		36%	36%
SEVILLA	-	-		36%	36%
VIGO	-	-		36%	36%
VITORIA	-	-		36%	36%
VALENCIA	93%	93%		37%	37%
VALLADOLID	-	-		36%	36%
JEREZ	-	-		36%	36%
ZARAGOZA	-	-		36%	36%

Tal y como se ha explicado en el punto 5, 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 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.

5.6.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.

En conexión con el párrafo anterior, en esta ocasión solo se considera necesario imponer servicios mínimos a los vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos para las jornadas completas de los días 14 y 31 de julio, y de los días 1





y 15 de agosto, dado que en el resto de días la duración de la huelga es de una hora. Todo ello tomando en consideración las medidas cautelarísimas emitidas por la Audiencia Nacional tal como se ha expuesto en el Apdo. 2. ANTECEDENTES de la presente Resolución.

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 (...)"

6. 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.

7. 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.

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 mantenimiento 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.

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,

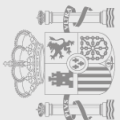
RESUELVO

1º Establecer como servicios mínimos, para los servicios aéreos afectados por la presente huelga y no cubiertos en el apartado anterior, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los siguientes porcentajes de protección para los servicios aéreos de transporte público programados atendidos por ANEM, es decir aquellos servicios programados para los días de la huelga a fecha 20 de junio de 2023 y comunicados por Registro al MITMA con fecha de 26 de junio de 2023, 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 Lanzarote, Málaga, Alicante, Barcelona, Bilbao, Badajoz, Castellón, Fuerteventura, Girona, Granada, Ibiza, Lleida, A Coruña, Almería, León, La Seu D'Urgell, Gran Canaria, Madrid-Barajas, Menorca, Melilla, Asturias, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, Logroño-La Rioja, Murcia, Santiago, Santander, Salamanca, La Palma, Sevilla, Tenerife Norte, Tenerife Sur, Vigo, Vitoria, Valencia, Valladolid, Jerez y Zaragoza., 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.

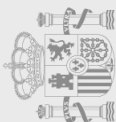
El 100%, en su caso, de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del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

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





Aeropuertos	Protección	
	julio-23	agosto-23
LANZAROTE	69%	70%
MALAGA	64%	68%
ALICANTE	63%	66%
BARCELONA	86%	86%
BILBAO	69%	70%
BADAJOS	69%	62%
CASTELLÓN	69%	70%
FUERTEVENTURA	69%	70%
GIRONA	69%	70%
GRANADA	74%	80%
IBIZA	77%	76%
LLEIDA	69%	70%
A CORUÑA	69%	70%
ALMERIA	67%	71%
LEON	69%	70%
LA SEU D'URGELL	69%	70%
GRAN CANARIA	69%	70%
MADRID-BARAJAS	71%	65%
MENORCA	62%	60%
MELILLA	70%	73%
ASTURIAS	69%	70%
PALMA DE MALLORCA	70%	72%
PAMPLONA	69%	70%
REUS	69%	70%
LOGROÑO-LA RIOJA	69%	70%
AI REGION MURCIA	69%	70%
SANTIAGO	69%	70%
SANTANDER	69%	70%
SALAMANCA/MATACAN	69%	70%
LA PALMA	69%	70%
SEVILLA	62%	70%
TENERIFE NORTE	69%	70%
TENERIFE SUR	69%	70%
VIGO	69%	70%
VITORIA	69%	70%
VALENCIA	64%	66%
VALLADOLID	69%	70%



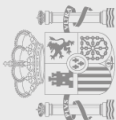


Aeropuertos	Protección	
	julio-23	agosto-23
JEREZ	69%	70%
ZARAGOZA	69%	70%

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	
	julio-23	agosto-23
LANZAROTE	48%	50%
MALAGA	34%	39%
ALICANTE	48%	50%
BARCELONA	49%	54%
BILBAO	48%	52%
BADAJOS	48%	50%
CASTELLÓN	48%	50%
FUERTEVENTURA	48%	50%
GIRONA	48%	50%
GRANADA	48%	50%
IBIZA	48%	50%
LLEIDA	48%	50%
A CORUÑA	48%	50%
ALMERIA	62%	62%
LEON	42%	45%
LA SEU D'URGELL	48%	50%
GRAN CANARIA	48%	50%
MADRID-BARAJAS	62%	62%
MENORCA	48%	50%
MELILLA	48%	50%



Aeropuertos	Protección	
	julio-23	agosto-23
ASTURIAS	48%	50%
PALMA DE MALLORCA	48%	50%
PAMPLONA	48%	50%
REUS	48%	50%
LOGROÑO-LA RIOJA	48%	50%
AI REGION MURCIA	48%	50%
SANTIAGO	43%	43%
SANTANDER	48%	50%
SALAMANCA/MATACAN	48%	50%
LA PALMA	48%	50%
SEVILLA	37%	45%
TENERIFE NORTE	48%	50%
TENERIFE SUR	48%	50%
VIGO	57%	56%
VITORIA	48%	50%
VALENCIA	43%	44%
VALLADOLID	48%	50%
JEREZ	48%	50%
ZARAGOZA	48%	50%

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:

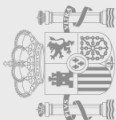
Aeropuertos	Protección	
	julio-23	agosto-23
MALAGA	36%	36%
ALICANTE	38%	38%
BARCELONA	36%	36%
BILBAO	36%	36%



Aeropuertos	Protección	
	julio-23	agosto-23
BADAJOS	36%	36%
CASTELLÓN	36%	36%
GIRONA	36%	36%
GRANADA	38%	38%
LLEIDA	36%	36%
A CORUÑA	36%	36%
ALMERIA	36%	36%
LEON	36%	36%
LA SEU D'URGELL	36%	36%
MADRID-BARAJAS	38%	38%
ASTURIAS	36%	36%
PAMPLONA	31%	30%
REUS	36%	36%
LOGROÑO-LA RIOJA	36%	36%
AI REGION MURCIA	36%	36%
SANTIAGO	36%	36%
SANTANDER	36%	36%
SALAMANCA/MATACAN	36%	36%
SEVILLA	36%	36%
VIGO	36%	36%
VITORIA	36%	36%
VALENCIA	37%	37%
VALLADOLID	36%	36%
JEREZ	36%	36%
ZARAGOZA	36%	36%

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) Para los días 14 y 31 de julio, y los días 1 y 15 de agosto, 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.





- 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.

2º Aquellos vuelos que conecten dos aeropuertos fuera del territorio español no estarán afectados por la presente resolución de servicios mínimos.

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 el punto 1º, salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones.

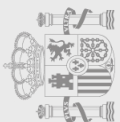
La presente resolución se publicará en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para conocimiento público.

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 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.

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

Francisco David Lucas Parrón

FIRMADO por : FRANCISCO DAVID LUCAS PARRON. A fecha: 30/06/2023 01:11 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Total folios: 28 (28 de 28) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SAF61F410CF58DFCD93AAB
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

