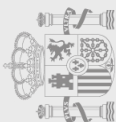




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LA EMPRESA SWISSPORT HANDLING, S.A. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR LOS SINDICATOS FESMC-UGT, FSC-CCOO Y USO.

1. CONVOCATORIA DE HUELGA	2
2. ANTECEDENTES	3
3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....	6
4. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	6
SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (HANDLING).....	7
5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS.....	8
5.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público	10
5.2. Operaciones de interés público	10
5.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	11
5.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.	13
5.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	15
5.6. Otros vuelos.....	16
6. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS	17
7. CONSIDERACIONES FINALES	18
RESUELVO	19





1. CONVOCATORIA DE HUELGA

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

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

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

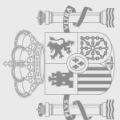
En la reunión celebrada el 24 de abril entre la representación sindical y la Empresa, no se alcanzó un acuerdo entre las partes sobre la determinación de los servicios mínimos, por lo que, en fecha 26 de abril de 2023, la empresa SWISSPORT, solicitó al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana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

Por todo lo anterior, la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó resolución de fecha 28 de abril de 2023 por la que se establecieron los servicios mínimos hasta el día 15 de mayo de 2023.

Con fecha 9 de mayo de 2023, se recibió escrito de SWISSPORT solicitando servicios mínimos a partir del día 16 de mayo de 2023 y se emitió resolución de 12 de mayo con efectividad hasta el 15 de julio.

La empresa ha comunicado varios períodos de suspensión de la huelga, el último de ellos desde el 2 de agosto hasta el 9 de agosto incluido.

Según la información proporcionada por la empresa SWISSPORT, la cual fue enviada al Registro del MITMA con fecha 10 y 12 de julio de 2023 junto con la solicitud de





establecimiento de servicios mínimos, para el periodo desde el 18 de julio hasta el 17 de octubre están convocados a la huelga 1.524 trabajadores.

Está previsto que la empresa SWISSPORT preste sus servicios a más de 41.000 vuelos (no se han tenido en cuenta los distintos periodos de suspensión de la huelga) con origen/destino España. Los servicios mínimos establecidos en esta resolución sólo aplicarán a los vuelos programados para ser atendidos por SWISSPORT que hayan sido comunicados al MITMA en la información proporcionada por la empresa a través del Registro en la fecha mencionada anteriormente.

Teniendo en cuenta lo anterior, el objetivo de esta Resolución es el de garantizar la prestación de los servicios esenciales para la comunidad, permitiendo que el mayor número de trabajadores convocados pueda ejercer su derecho a la huelga, al tiempo que se asegura el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad, como derecho fundamental de los ciudadanos, respetando los principios rectores establecidos en la Constitución Española (CE).

2. 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 4º; 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 siquiera 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 la que aparece en el apartado 7, *Consideraciones Finales*, donde se han incluido una serie de puntualizaciones 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 empresa de asistencia en tierra SWISSPORT HANDLING ha atendido, en las combinaciones de aeropuertos y compañías atendidas por la huelga, 10,5 millones de movimientos de pasajeros, superando en un 138,2% los del año anterior. El número de operaciones atendidas alcanzó casi las 69.800, un 90,4% más que en 2021 y gestionó 10,4 millones de kilogramos de mercancía aérea.

El mercado comunitario fue el principal mercado de las compañías atendidas, que representan al 57,2% de los pasajeros atendidos y habiendo aumentado en un 109,4% los pasajeros del año anterior. En este mercado, el principal destino es Países Bajos con el 25% de los pasajeros en el mercado, seguido por Alemania con el 15,6% y Francia con el 9,7% de la cuota.

El tráfico extracomunitario supuso para las compañías aéreas atendidas el 34,8% del volumen de movimientos de pasajeros en 2022, creciendo un 263,7% respecto a 2021. Reino Unido se situó como el principal destino del mercado (62,8% del total de pasajeros del mercado), seguido de Suiza (9,6%) y Estados Unidos (7,2%).

La empresa SWISSPORT HANDLING tiene como principal aeropuerto de sus actividades el de Barcelona-El Prat, que supuso el 34,8% de los movimientos de pasajeros atendidos por la empresa, seguido de Lanzarote (22% de los movimientos de pasajeros).

Hasta mayo de 2023, la empresa ha atendido más de 4,7 millones de movimientos de pasajeros, en los aeropuertos y para las compañías afectadas por la huelga, un 38% más que en el mismo periodo de 2022. Más del 59% de los pasajeros de este periodo corresponden al mercado comunitario, principal segmento de las compañías aéreas atendidas.





3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

De acuerdo con la programación de vuelos facilitada por SWISSPORT HANDLING, durante el periodo comprendido entre el 18 de julio y el 17 de octubre de 2023, está previsto que se atiendan cerca de 41.000 vuelos (no se han tenido en cuenta los distintos periodos de suspensión de la huelga) entre las actividades de asistencia ground handling y de cargo, con cerca de 4,65 millones de asientos ofertados por las compañías aéreas atendidas. De acuerdo con los factores de ocupación previstos para cada aeropuerto y en cada uno de los meses, más de 4,3 millones de pasajeros podrían verse afectados por la huelga convocada en los aeropuertos de trabajo de la empresa y en los días indicados.

La presente convocatoria coincide en paralelo con las siguientes huelgas:

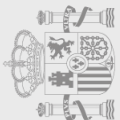
- La huelga de controladores privados de torre (SAERCO y SKYWAY) que se desarrollará desde el 1 al 31 de agosto, coincidirán desde el 10 al 31 de agosto.
- La huelga de la empresa de handling AVIAPARTNER SEVILLA, S.A., que se va a llevar a cabo los días 28 de julio, 4 y 8 de septiembre, coincidirán los días 4 y 8 de septiembre.

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.

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.

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 convocatoria de huelga que resultan imprescindibles para la correcta realización de las operaciones aéreas.

SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (HANDLING)

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

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

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión.
2. La asistencia a pasajeros.
3. La asistencia de equipajes.
4. La asistencia de carga y correo.





5. La asistencia de operaciones en pista.
6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave.
7. La asistencia de combustible y lubricante.
8. La asistencia de mantenimiento en línea.
9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación.
10. La asistencia de transporte de superficie.
11. La asistencia de mayordomía.

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

5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

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

El porcentaje de vuelos a proteger se calcula empleando junto con el porcentaje de pasajeros a reubicar, el factor de ocupación de los vuelos de las compañías a las que atiende SWISSPORT para el periodo en el que está convocada la huelga. En este sentido se ha tenido en cuenta





que se prevé que los factores de ocupación durante los meses de agosto, septiembre y octubre de 2023 sean similares a los del año 2022. Así, el factor de ocupación para los meses de agosto, septiembre y octubre de 2023 se ha calculado del siguiente modo: Primero se han tomado los factores de ocupación reales registrados en los meses de agosto, septiembre y octubre de 2022. Se ha calculado la variación de cada uno de los factores de ocupación anteriores respecto de mayo de 2022. Por último, se han aplicado dichas variaciones a los factores de ocupación del mes de mayo de 2023, para así obtener los factores de ocupación de agosto, septiembre y octubre de 2023.

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.

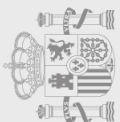
Las rutas con origen o destino en aeropuertos no peninsulares recibirán el grado de protección establecido en el apartado 5.3 por los motivos establecidos en dicho apartado.

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. Operaciones de interés público

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.

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 medula 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 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		
	ago-23	sep-23	oct-23		ago-23	sep-23	oct-23
LANZAROTE	88%	68%	-	90%	79%	61%	80%
ALICANTE	-	-	-		76%	72%	80%
BARCELONA	-	-	-		76%	72%	80%
HUESCA	-	-	-		76%	72%	80%
ALMERIA	78%	72%	70%		70%	65%	63%
REUS	-	-	-		76%	72%	80%
BURGOS	-	-	-		76%	72%	80%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-	-		76%	72%	80%
AI REGION MURCIA	95%	95%	95%		86%	86%	86%
SALAMANCA/MATACAN	55%	54%	-		50%	49%	80%
VALENCIA	-	-	-		76%	72%	80%
VALLADOLID	-	-	-		76%	72%	80%
ZARAGOZA	95%	95%	95%		86%	86%	86%
MALAGA	95%	95%	95%		86%	86%	86%
MADRID-BARAJAS	-	-	-		76%	72%	80%



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.

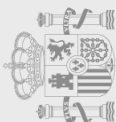
En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares en alguno de los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es 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		
	ago-23	sep-23	oct-23		ago-23	sep-23	oct-23
LANZAROTE	95%	90%	92%	65%	62%	59%	60%
ALICANTE	93%	95%	93%		60%	62%	60%
BARCELONA	92%	90%	90%		60%	59%	59%



Aeropuertos	Factor de ocupación estimado			Pasajeros a reubicar	Protección		
	ago-23	sep-23	oct-23		ago-23	sep-23	oct-23
HUESCA	-	-	-		61%	60%	58%
ALMERIA	95%	94%	87%		62%	61%	57%
REUS	95%	95%	83%		62%	62%	54%
BURGOS	-	-	-		61%	60%	58%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-	-		61%	60%	58%
AI REGION MURCIA	95%	88%	82%		62%	57%	53%
SALAMANCA/MATACAN	-	-	-		61%	60%	58%
VALENCIA	91%	90%	88%		59%	59%	57%
VALLADOLID	95%	95%	-		62%	62%	58%
ZARAGOZA	95%	95%	95%		62%	62%	62%
MALAGA	90%	93%	94%		59%	60%	61%
MADRID-BARAJAS	95%	95%	95%		62%	62%	62%

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 alguno de los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

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		
	ago-23	sep-23	oct-23		ago-23	sep-23	oct-23
ALICANTE	-	-	-	40%	38%	37%	38%
BARCELONA	-	-	-		38%	37%	38%
HUESCA	-	-	-		38%	37%	38%
ALMERIA	-	-	-		38%	37%	38%
REUS	-	-	-		38%	37%	38%
BURGOS	-	-	-		38%	37%	38%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-	-		38%	37%	38%
AI REGION MURCIA	-	-	-		38%	37%	38%
SALAMANCA/MATACAN	-	-	-		38%	37%	38%
VALENCIA	-	-	-		38%	37%	38%
VALLADOLID	95%	92%	95%		38%	37%	38%
ZARAGOZA	-	-	-		38%	37%	38%
MALAGA	-	-	-		38%	37%	38%
MADRID-BARAJAS	-	-	-		38%	37%	38%



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.

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 (...)".

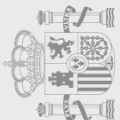
6. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

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 la empresa responsable SWISSPORT, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para la prestación del servicio, su ejecución y puesta en práctica, en particular, determinando 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 directamente, como tampoco presta los servicios de asistencia en tierra asociados, ni a través de organismos o empresas mercantiles estatales, sino que éstos servicios de transporte son prestados por compañías aéreas privadas, en un sector liberalizado, cuya organización y gestión empresarial interna no es posible de ser conocida por la autoridad gubernativa en el breve plazo de diez días naturales del que dispone para dictar la resolución de servicios mínimos, de conformidad con el artículo cuarto del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo.





Esta resolución no protege en ningún caso las operaciones de handling asociadas a los vuelos programados entre dos aeropuertos extranjeros, independientemente de que uno de los aeropuertos sea una escala que permita conectar un aeropuerto del territorio nacional con un aeropuerto extranjero.

Asimismo, se ha estimado establecer el alcance de esta resolución desde el 10 de agosto hasta el 17 de octubre de 2023, con vista a realizar una reevaluación de los servicios mínimos establecidos sobre la producción prevista en dicha fecha.

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

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

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

RESUELVO

1º. Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga en el período comprendido desde el 10 de agosto hasta el día 17 de octubre, para todos los trabajadores legalmente convocados a la misma en territorio español, los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público atendidos por la empresa SWISSPORT, es decir aquellos servicios programados y comunicados por Registro al MITMA con fecha de 10 y 12 de julio de 2023, por cada ruta con origen o destino en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Lanzarote, Valencia, Alicante, Reus, Almería, Zaragoza, Murcia, Valladolid, Logroño, Málaga, Salamanca, Burgos y Huesca, en relación con la prestación de los servicios de handling, expresados en número de frecuencias diarias (vuelos de ida y vuelta). El resultado así obtenido se redondeará por exceso al número entero más próximo.

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

FIRMADO por : FRANCISCO DAVID LUCAS PARRON. A fecha: 04/08/2023 12:27 PM
SECRETARÍO DE ESTADO DE TRANSPORTES MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
Total folios: 23 (19 de 23) - Código Seguro de Verificación: MFOM025C5F2B187E43D46B7CD170
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



Aeropuertos	Protección		
	ago-23	sep-23	oct-23
LANZAROTE	79%	61%	80%
ALICANTE	76%	72%	80%
BARCELONA	76%	72%	80%
HUESCA	76%	72%	80%
ALMERIA	70%	65%	63%
REUS	76%	72%	80%
BURGOS	76%	72%	80%
LOGROÑO-LA RIOJA	76%	72%	80%
AI REGION MURCIA	86%	86%	86%
SALAMANCA/MATACAN	50%	49%	80%
VALENCIA	76%	72%	80%
VALLADOLID	76%	72%	80%
ZARAGOZA	86%	86%	86%
MALAGA	86%	86%	86%
MADRID-BARAJAS	76%	72%	80%

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		
	ago-23	sep-23	oct-23
LANZAROTE	62%	59%	60%
ALICANTE	60%	62%	60%
BARCELONA	60%	59%	59%
HUESCA	61%	60%	58%

Aeropuertos	Protección		
	ago-23	sep-23	oct-23
ALMERIA	62%	61%	57%
REUS	62%	62%	54%
BURGOS	61%	60%	58%
LOGROÑO-LA RIOJA	61%	60%	58%
AI REGION MURCIA	62%	57%	53%
SALAMANCA/MATACAN	61%	60%	58%
VALENCIA	59%	59%	57%
VALLADOLID	62%	62%	58%
ZARAGOZA	62%	62%	62%
MALAGA	59%	60%	61%
MADRID-BARAJAS	62%	62%	62%

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, para cada uno de los siguientes aeropuertos:

Aeropuertos	Protección		
	ago-23	sep-23	oct-23
ALICANTE	38%	37%	38%
BARCELONA	38%	37%	38%
HUESCA	38%	37%	38%
ALMERIA	38%	37%	38%
REUS	38%	37%	38%
BURGOS	38%	37%	38%
LOGROÑO-LA RIOJA	38%	37%	38%
AI REGION MURCIA	38%	37%	38%
SALAMANCA/MATACAN	38%	37%	38%
VALENCIA	38%	37%	38%
VALLADOLID	38%	37%	38%



Aeropuertos	Protección		
	ago-23	sep-23	oct-23
ZARAGOZA	38%	37%	38%
MALAGA	38%	37%	38%
MADRID-BARAJAS	38%	37%	38%

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





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

Sin perjuicio de lo anterior, se remitirá la presente Resolución a la empresa SWISSPORT, la cual dará traslado de esta al Comité de Huelga, para su conocimiento y cumplimiento, poniendo igualmente dicha empresa en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que pudieran producirse en su aplicación.

SWISSPORT 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 la empresa SWISSPORT durante la huelga convocada por los sindicatos FESMC-UGT, FSC-CCOO y USO, en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Lanzarote, Valencia, Alicante, Reus, Almería, Zaragoza, Murcia, Valladolid, Logroño, Málaga, Salamanca, Burgos y Huesca, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de un mes, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

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

Francisco David Lucas Parrón

