



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 USO, FSC-CCOO, FESMC-UGT.

1.	CONVOCATORIA DE HUELGA.....	2
2.	CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LAS PRESENTES CONVOCATORIAS.....	3
3.	ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	4
	SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (HANDLING).....	5
4.	CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS	5
4.1.	Rutas bajo obligaciones de servicio público	7
4.2.	Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	8
4.3.	Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.....	9
4.4.	Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	11
4.5.	Otros vuelos.....	12
5.	COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS	13
6.	CONSIDERACIONES FINALES	14
	RESUELVO	15





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 y carga aérea 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 14 de febrero de 2023 dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, la huelga se llevará a cabo a partir del día 27 de febrero al 13 de abril de 2023, según el siguiente calendario: los días 27, 28 de febrero, 2 de marzo, de 00:00 a 24:00 horas y desde este día y hasta el 13 de abril, los lunes, martes y jueves, desde las 00:00 horas hasta las 24:00 h. 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 de mediación celebrada en el SIMA (Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje) entre la representación sindical y la representación empresarial de SWISSPORT el día 20 de febrero de 2023, no se alcanzó un acuerdo entre las partes sobre la fijación de los servicios mínimos, por lo que, en fecha 20 de febrero, la empresa solicitó de este Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los mismos.

Según la información proporcionada por la empresa SWISSPORT, están convocados 1077 trabajadores.

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





2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LAS PRESENTES CONVOCATORIAS

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo a la huelga de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico, que transcurre lunes, martes y miércoles hasta final de marzo en paros de dos horas por turno de trabajo. Al haberse establecido servicios mínimos que deberían proteger vuelos a niveles similares a esta resolución, no se espera que tenga una mayor afección. También coincidiría con la huelga de pilotos de Air Nostrum dando comienzo el mismo día y de manera indefinida en los días lunes y viernes, y para el cual también se establecerán servicios mínimos, por lo que el impacto no debería ser relevante.

El lunes 27, también coincidiría con la huelga de controladores aéreos privados Saerco y Ferronats y, en paralelo a esta convocatoria de huelga.

En el año 2022, las compañías que utilizan los servicios de asistencia en tierra de SWISSPORT HANDLING S.A. transportaron en los aeropuertos afectados por la huelga (A.S. Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat Josep Tarradellas, Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández, Valencia, Fuerteventura, Almería, Logroño-Agoncillo, Región de Murcia, Valladolid y Zaragoza) un total de 9,1 millones de movimientos de pasajeros un 136,8% más que en 2021. Se operaron en los aeropuertos citados 110.400 operaciones (un 90,3% más) y se transportaron cerca de 35,1 millones de kilogramos de mercancía, un 150,6% más que en 2021 (más del 72% de este volumen de carga pasó por el aeropuerto A.S. Madrid-Barajas).

De entre los aeropuertos en los que está convocada la huelga, Barcelona fue el que más pasajeros registró con 3,5 millones, y cerca del 58,9% de estos pasajeros fueron operados por las compañías Wizz Air, Tap Portugal y Transavia. Le sigue el aeropuerto de Fuerteventura con 2,1 millones y Valencia con 1,8 millones de pasajeros. El principal mercado del conjunto de las compañías afectadas por la huelga fue el comunitario, que supuso el 60,5% de los movimientos de pasajeros transportados, seguido por el mercado extracomunitario con el 34,7% de los pasajeros atendidos por Swissport en 2022.

En enero de 2023, las compañías a las que Swissport presta servicios de handling han gestionado en los aeropuertos descritos 713.700 movimientos de pasajeros, un 79,9% más que en enero de 2022. El principal mercado sigue siendo el comunitario con una cuota del 62,1% sobre el total de movimientos de pasajeros. Se han operado 8.143 operaciones, un 37,7% más que en 2022 y el volumen de mercancía transportado casi alcanzó los 3,1 millones de kilogramos, un 98,3% más que en enero de 2022. El principal aeropuerto de este tipo de tráfico vuelve a ser Madrid-Barajas con un 73,7% del total de mercancía transportada.





De acuerdo con la programación establecida y en el calendario de huelga convocado, está previsto que las compañías a las que atiende Swissport operen 6.595 vuelos y ofertando en torno a 708.000 plazas aéreas. Atendiendo a los factores de ocupación previstos para cada uno de los meses de huelga y para cada aeropuerto, se estima que más de 565.000 pasajeros puedan verse afectados por la misma.

3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

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

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

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

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

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





SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA (HANDLING)

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

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

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

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

4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

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

A fin de valorar el alcance de la huelga se toma en consideración el número de pasajeros potencialmente afectados, valorándose las alternativas disponibles para el pasaje en su conjunto, tanto por la posibilidad de reubicación en otras compañías aéreas como por la





existencia de medios de transporte públicos que puedan considerarse sustitutivos razonables del modo de transporte aéreo.

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

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

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

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

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

El criterio para la imposición de servicios mínimos se basa es establecer un porcentaje de vuelos a proteger respecto del total de vuelos programados en cada uno de los aeropuertos afectados. De no establecerse tal protección podría suceder que muchos de los vuelos programados hubieran de ser cancelados, por lo que la idea al establecer la protección es conseguir que cierto número de vuelos en cada ruta no deban ser cancelados por razón de la





huelga, de manera que aquellos pasajeros que se estima no tendrán alternativas razonables de transporte, ni sea probable que modifiquen su intención de viajar, puedan ser ubicados en el conjunto de vuelos protegidos. Naturalmente y a pesar de la protección prevista en esta resolución, algunos vuelos podrían verse cancelados por motivos ajenos a la huelga que se dan en condiciones habituales del transporte como puedan ser causas meteorológicas adversas, otras huelgas ajenas a este conflicto, etc. Esta resolución no pretende abarcar más allá de la afección que pueda suponer la huelga en sí misma.

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

Para el periodo de la huelga, que contempla días del mes de febrero y los meses posteriores de 2023, no nos es posible utilizar datos de 2020 ni 2021 al no ser años normalizados. Para el cálculo, se han tomado los datos de tráfico de enero de 2023, al que se le ha aplicado un multiplicador. Este multiplicador ha sido el incremento (o disminución) de tráfico entre los meses de enero de 2019 y los meses de aplicación de la huelga de 2019. Como resultado, tendríamos las estimaciones de tráfico en los meses de huelga.

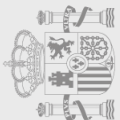
El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto con las compañías a las que presta servicio SWISSPORT en un mes por el número de asientos ofertados por las compañías en ese aeropuerto durante ese mismo mes.

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

4.1.Rutas bajo obligaciones de servicio público

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

- La Palma-Lanzarote





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

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

4.2.Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.

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

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



Aeropuertos	Factor de ocupación estimado			Pasajeros a reubicar	Protección		
	feb-23	mar-23	abr-23		feb-23	mar-23	abr-23
LANZAROTE	-	-	-	90%	72%	86%	86%
ALICANTE	-	-	-		72%	86%	86%
BARCELONA	-	-	-		72%	86%	86%
ALMERIA	-	-	-		72%	86%	86%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-	-		72%	86%	86%
AI REGION MURCIA	-	-	-		72%	86%	86%
VALENCIA	-	-	-		72%	86%	86%
VALLADOLID	-	-	-		72%	86%	86%
ZARAGOZA	80%	95%	95%		72%	86%	86%
MADRID-BARAJAS	-	-	-		72%	86%	86%
MALAGA	-	-	-		72%	86%	86%

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

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

Para el caso de estudio, en los aeropuertos donde no se tienen datos, se establece un porcentaje de cobertura en línea con la media del resto de aeropuertos. En los casos donde el cálculo del factor de ocupación estimado excedía el 95%, se ha establecido este porcentaje como valor límite para el cálculo. En este caso, al tener datos históricos de un único aeropuerto en los periodos tomados para el estudio, se toman como media los datos existentes en este único aeropuerto.

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

Respecto a este tipo de vuelos, cualquier otro modo de transporte no es eficiente ya que se superarían las 5 horas de desplazamiento, por lo que debe considerarse que la posibilidad de

acceder a un medio de transporte equivalente con un perjuicio asumible por el pasajero es inviable.

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

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado			Pasajeros a reubicar	Protección		
	feb-23	mar-23	abr-23		feb-23	mar-23	abr-23
LANZAROTE	87%	88%	84%	65%	57%	57%	55%
ALICANTE	91%	94%	85%		59%	61%	55%
BARCELONA	85%	90%	87%		55%	59%	57%
ALMERIA	89%	90%	78%		58%	59%	51%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-	-		57%	59%	55%
AI REGION MURCIA	-	-	-		57%	59%	55%
VALENCIA	87%	95%	90%		57%	62%	59%
VALLADOLID	-	-	-		57%	59%	55%
ZARAGOZA	91%	90%	80%		59%	59%	52%
MADRID-BARAJAS	80%	87%	84%		52%	57%	55%
MALAGA	95%	95%	95%		62%	62%	62%

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

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

Para el caso de estudio, en los aeropuertos donde no se tienen datos, se establece un porcentaje de cobertura en línea con la media del resto de aeropuertos. En los casos donde el



cálculo del factor de ocupación estimado excedía el 95%, se ha establecido este porcentaje como valor límite para el cálculo.

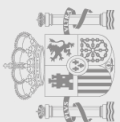
4.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas

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

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

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

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado			Pasajeros a reubicar	Protección		
	feb-23	mar-23	abr-23		feb-23	mar-23	abr-23
LANZAROTE	-	-	-	40%	24%	24%	24%
ALICANTE	-	-	-		24%	24%	24%
BARCELONA	-	-	-		24%	24%	24%
ALMERIA	-	-	-		24%	24%	24%
LOGROÑO-LA RIOJA	-	-	-		24%	24%	24%
AI REGION MURCIA	-	-	-		24%	24%	24%
VALENCIA	-	-	-		24%	24%	24%
VALLADOLID	61%	60%	60%		24%	24%	24%
ZARAGOZA	-	-	-		24%	24%	24%





MADRID-BARAJAS	-	-	-	24%	24%	24%
MALAGA	-	-	-	24%	24%	24%

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

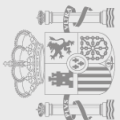
Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

Para el caso de estudio, en los aeropuertos donde no se tienen datos, se establece un porcentaje de cobertura en línea con la media del resto de aeropuertos. En los casos donde el cálculo del factor de ocupación estimado excedía el 95%, se ha establecido este porcentaje como valor límite para el cálculo. En este caso, al tener datos históricos de un único aeropuerto en los periodos tomados para el estudio, se toman como media los datos existentes en este único aeropuerto.

4.5.Otros vuelos

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

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





periodo de la huelga: al objeto de evitar que los efectos de dicha huelga se trasladen fuera del período de convocatoria de la misma.

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

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

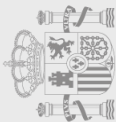
Los anteriores extremos han sido avalados por sentencia del Tribunal Supremo de 13 de enero de 2014 donde se indica que: " (...) *Se trata de servicios que se justifican de forma razonable en su propia configuración, puesto que se trata de los vuelos que no quedan plenamente dentro del período de la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

5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

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

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

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





eficiencia sobre la gestión directa de los aeropuertos de interés general, en cuyo art.17.1.b) se especifica que la gestión directa de los aeropuertos de interés general comprende la fijación de los servicios mínimos en caso de huelga.

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

6. CONSIDERACIONES FINALES

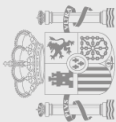
Respecto a la prestación de los servicios mínimos establecidos mediante esta Resolución, corresponde a la empresa responsable SWISSPORT, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para la prestación del servicio, establecer la plantilla concreta de trabajadores llamados a cumplir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

Se hace notar que el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014, por lo que respecta a la plantilla mínima, considera lo siguiente: (...) *“la Orden estipula en el punto 2º que los mismos han de ser atendidos con “el personal estrictamente necesario, (...)” añadiendo que “Así las cosas, no puede afirmarse en modo alguno que haya una delegación en la fijación de los servicios mínimos, que están descritos en términos concretos (...) a favor de la empresa, a no ser que se pretenda que la autoridad gubernativa deba concretar el número exacto de trabajadores o deba precisar los trabajadores concretos que deben atender los servicios mínimos, lo que en modo alguno es exigible”.*

Finalmente, es importante destacar que la seguridad de las operaciones en ningún caso debe ser alteradas 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

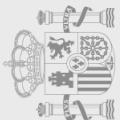
1º Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los que resulten de aplicar los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos atendidos por SWISSPORT, con origen o destino en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Lanzarote, Valencia, Alicante, Reus, Almería, Zaragoza, Murcia, Valladolid, Logroño, Málaga, Salamanca, Burgos y Huesca, en relación con la prestación de los servicios de handling, para cada ruta con origen o destino en dichos aeropuertos. 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.

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

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

Aeropuertos	Protección		
	feb-23	mar-23	abr-23
LANZAROTE	72%	86%	86%
ALICANTE	72%	86%	86%
BARCELONA	72%	86%	86%
ALMERIA	72%	86%	86%
LOGROÑO-LA RIOJA	72%	86%	86%
AI REGION MURCIA	72%	86%	86%
VALENCIA	72%	86%	86%
VALLADOLID	72%	86%	86%
ZARAGOZA	72%	86%	86%
MADRID-BARAJAS	72%	86%	86%
MALAGA	72%	86%	86%





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

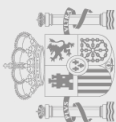
- c) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento igual o superior a 5 horas, o entre ciudades españolas y ciudades extranjeras en todo caso, para cada uno de los siguientes aeropuertos:

Aeropuertos	Protección		
	feb-23	mar-23	abr-23
LANZAROTE	57%	57%	55%
ALICANTE	59%	61%	55%
BARCELONA	55%	59%	57%
ALMERIA	58%	59%	51%
LOGROÑO-LA RIOJA	57%	59%	55%
AI REGION MURCIA	57%	59%	55%
VALENCIA	57%	62%	59%
VALLADOLID	57%	59%	55%
ZARAGOZA	59%	59%	52%
MADRID-BARAJAS	52%	57%	55%
MALAGA	62%	62%	62%

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

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

Aeropuertos	Protección		
	feb-23	mar-23	abr-23
LANZAROTE	24%	24%	24%
ALICANTE	24%	24%	24%
BARCELONA	24%	24%	24%
ALMERIA	24%	24%	24%
LOGROÑO-LA RIOJA	24%	24%	24%





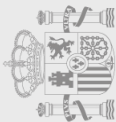
AI REGION MURCIA	24%	24%	24%
VALENCIA	24%	24%	24%
VALLADOLID	24%	24%	24%
ZARAGOZA	24%	24%	24%
MADRID-BARAJAS	24%	24%	24%
MALAGA	24%	24%	24%

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

- e) Aquellos vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, siempre y cuando éstos se efectúen con aeronaves dedicadas exclusivamente a carga. Asimismo, los servicios necesarios para el transporte de correo postal universal y productos perecederos en los vuelos protegidos en los ítems previos.
- f) Todos los servicios relacionados con el transporte aéreo 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.
- g) 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.
- h) Aquellos vuelos cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

En consecuencia, 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.

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





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

Se remitirá igualmente a AENA SME, S.A. para que vigile el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo asimismo 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 USO, FSC-CCOO, FESMC-UGT, 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

Por delegación según Orden TMA/221/2022

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

