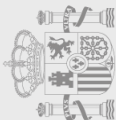




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LOS SERVICIOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO AÉREO, QUE PRESTAN LAS EMPRESAS SAERCO Y FERRONATS, DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR LA UNIÓN SINDICAL DE CONTROLADORES AÉREOS (USCA) Y COMISIONES OBRERAS (CC.OO.)

1.	CONVOCATORIA DE HUELGA	2
2.	CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA	2
2.1.	Servicios de control de tránsito aéreo.....	3
3.	ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	4
3.1.	Esencialidad de los servicios de control de tránsito aéreo	5
4.	CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS	6
4.1.	Rutas bajo obligaciones de servicio público	8
4.2.	Otras operaciones de interés público.....	9
4.3.	Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	9
4.4.	Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.	11
4.5.	Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	12
4.6.	Otros vuelos.....	13
5.	COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS	14
6.	CONSIDERACIONES FINALES.....	15
	RESUELVO.....	16





1. CONVOCATORIA DE HUELGA

La Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) y el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.) ha notificado mediante escrito, de fecha **23 de febrero de 2023**, dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, con registro de entrada en la misma fecha, la convocatoria de una huelga que afectará a los trabajadores de las empresas privadas SAERCO y FERRONATS que ejercen funciones de control del tránsito aéreo en torre en sus centros de trabajo, actualmente en los aeropuertos de Alicante, Castellón, El Hierro, Fuerteventura, Ibiza, Jerez de la Frontera, Lanzarote, A Coruña, La Palma, Lleida, Madrid-Cuatro Vientos, Murcia, Sabadell, Sevilla, Valencia y Vigo, afectando al normal funcionamiento de estos aeropuertos.

La huelga, se llevará a cabo los **martes del 7, 14 y 21 de marzo de 2023 y el miércoles 29 de marzo de 2023**, de todos los servicios que se inicien entre las 16:00 y las 19:00 horas.

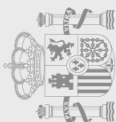
En las 18 reuniones mantenidas entre los representantes de USCA y CCOO y las empresas, a lo largo de un año de negociación, no se ha llegado a ningún acuerdo, por lo que la ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE PROVEEDORES CIVILES DE TRÁNSITO AÉREO DEL MERCADO LIBERALIZADO (APCTA) ha solicitado, en representación de Ferronats y Saerco, 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 las empresas, los centros de trabajo afectados son los centros de control de tráfico de los aeropuertos de Alicante, Castellón, El Hierro, Fuerteventura, Ibiza, Jerez de la Frontera, Lanzarote, La Coruña, La Palma, Lérida, Madrid-Cuatro Vientos, Murcia, Sabadell, Sevilla, Valencia y Vigo.

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

2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

En el año 2022, los aeropuertos que cuyas torres se verán afectadas por la huelga (Alicante-Elche Miguel Hernández, El Hierro, Fuerteventura, Ibiza, Jerez, César Manrique Lanzarote, A Coruña, La Palma, Madrid-Cuatro Vientos, Región de Murcia, Valencia, Sevilla, Vigo, Sabadell, Castellón y Lleida-Alguaire) transportaron 54,7 millones de movimientos de pasajeros, aumentando en un 97,5% los del año anterior. El número de operaciones se alcanzó las 642 mil, un 28,7% más que en 2021 y transportó 31,7 millones de kilogramos de mercancía aérea.





De entre los aeropuertos en los que está convocada la huelga, Alicante-Elche fue el que más pasajeros registró con 13,2 millones en 2022 un 126,0% más que en 2021, su actividad se centra en el mercado internacional, con más del 85% de sus pasajeros transportados desde/hacia destinos fuera de España. Le sigue el aeropuerto de Ibiza con 8,2 millones, un 68,1% más que en 2021, y Valencia con 8,1 millones de pasajeros, un 99,0% más que el año anterior.

Respecto al reparto de mercados en el conjunto de aeropuertos, el comunitario y el doméstico tiene una relevancia muy similar, el comunitario acapara el 36,8% de la cuota de movimientos de pasajeros, siendo los principales destinos Alemania y Francia, el doméstico el 36,2% de la cuota. El extracomunitario el 27,0% restante, más del 80% de los pasajeros de este mercado volaron en conexiones con Reino Unido.

En enero de 2023, se han transportado en los aeropuertos afectados por la huelga 3,6 millones de movimientos de pasajeros un 62,2% más respecto al mismo mes de 2022, se operaron 43,5 mil operaciones (+13,1%) y se transportaron 2.450 toneladas de mercancía (+9,3%). El principal mercado del conjunto de aeropuertos es el doméstico que acapara el 39,1% de los movimientos de pasajeros, seguido de cerca por el comunitario con el 37,5% de la cuota.

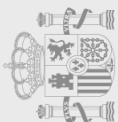
De acuerdo con la programación de vuelos disponible, está previsto que en los días, franjas horarias y aeropuertos de huelga convocados se operen 793 vuelos, con una oferta de asientos superior a los 124 mil. Atendiendo a los factores de ocupación previstos para cada aeropuerto en el mes de marzo, más de 110 mil pasajeros se verían afectados por esta convocatoria de huelga.

2.1. Servicios de control de tránsito aéreo

El servicio de control de tránsito aéreo de área y aproximación, es provisto por los controladores de tránsito aéreo de ENAIRE. En virtud de la Ley 9/2010, de 14 de abril, le corresponde en exclusiva al proveedor de dichos servicios la organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de la prestación de los mismos.

En la propia Ley 9/2010 se establecen los requisitos para designar proveedores de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo, pudiendo ser estos proveedores ENAIRE o cualquier otro proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo que sea designado.

Los servicios de control de tránsito aéreo se clasifican en tres niveles, en función de la fase de vuelo, de acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, en consonancia con el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, que establece el Reglamento de





Circulación Aérea, modificado por el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio. Así, se distinguirían los siguientes servicios:

- Servicio de control de área o ruta: se presta durante la fase de vuelo en ruta, normalmente desde los centros de control de área, conocidos como ACCs.
- Servicio de control de aproximación: se presta desde una torre de control de aeródromo, o bien, desde un centro de control de área cuando sea necesario o conveniente combinar bajo la responsabilidad de una sola dependencia las funciones del servicio de control de aproximación con las del servicio de control de aeródromo o con las del servicio de control de área.

Puede prestarse, además, desde una oficina de control de aproximación cuando sea necesario o conveniente establecer una dependencia separada de los otros dos servicios (control de área y control de aeródromo).

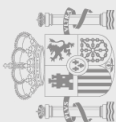
- Servicio de control de aeródromo: desde las torres de control se presta el servicio de control de aeródromo, que permite la operación en el aeródromo y sus inmediaciones (pistas, calles de rodaje y el control en el momento inmediatamente anterior al aterrizaje y posterior al despegue).

En este caso, la huelga convocada afecta directamente a dos empresas privadas proveedoras de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo, Ferronats y Saerco.

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).

Además, el modo aéreo es utilizado para transportar, entre otras, mercancías perecederas, y así mismo contribuye a la prestación del servicio de 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 en las rutas sobre las que recaen obligaciones de servicio público y 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..

Por otro lado, 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).

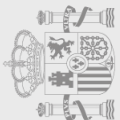
Finalmente, para poder llevar a cabo los servicios de transporte aéreo es primordial la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo afectados por la presente convocatoria de huelga.

3.1. Esencialidad de los servicios de control de tránsito aéreo

El espacio aéreo español por el que trascurren las operaciones de los vuelos, tanto en los aeródromos y sus alrededores como en el espacio aéreo de ruta, es espacio aéreo controlado en el que los vuelos no pueden operar sin servicio de control, tanto de aeródromo como de aproximación y ruta.

La esencialidad de los servicios de control aéreo ha sido confirmada jurisprudencialmente (STS 17 de enero de 2018), incluyendo la atención a los sobrevuelos y las escalas para fines no comerciales, en los términos establecidos en el Convenio de Aviación Civil Internacional y el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales –ambos ratificados por España–, así como a las zonas que, según los acuerdos regionales de navegación, estén a cargo de España, aunque no sean de su soberanía.

Además de establecer la plantilla necesaria para cubrir los servicios mínimos se debe fijar un servicio de imaginaria, de forma que la prestación del servicio quede garantizada en el caso de no presentación de los trabajadores designados para atenderlo, aun justificándose por razones de fuerza mayor. Se debe, por tanto, incluir el mantenimiento de un servicio de imaginarias (personal no directamente asignado al servicio, pero preparado para suplir una eventual baja) que, también con el carácter de mínimo, permita evitar unos efectos negativos





que serían desproporcionados. Las imaginarias son una figura reconocida en la norma de aplicación. En ningún caso las imaginarias programadas serán superiores a las que se programarían si no hubiera huelga.

4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

Los servicios de control son fundamentales para que las operaciones aéreas que diariamente se llevan a cabo en nuestro país puedan transcurrir de forma regular, fluida y segura. En este sentido, es preciso señalar que el espacio aéreo español por el que trascurren las operaciones aéreas, tanto en los aeródromos y sus alrededores como en el espacio aéreo de ruta, es espacio aéreo controlado, en el que los vuelos no podrían operar sin servicio de control, tanto de aeródromo como de aproximación y ruta. Por tanto, la importancia de estos servicios es capital y, por ende, su buen funcionamiento.

Por otra parte, se señala que, con independencia de la convocatoria de huelga, los controladores que estén operativos en sus puestos darán servicio a todas las aeronaves que les sean asignadas. Es decir, ninguna aeronave en vuelo quedará sin servicio de control.

Esta gestión, debe garantizar que se dan servicio a los vuelos y exige una coordinación con ENAIRE para restringir el flujo hacia o desde los aeródromos si la capacidad se reduce, a fin de seguir cumpliendo los requisitos de seguridad.

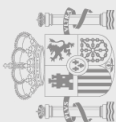
La gestión de la capacidad provocaría principalmente y por este motivo, algunos retrasos, pero, sobre todo, afectaría de manera más relevante a la cancelación de vuelos.

Así, el propósito es conjugar el derecho a la movilidad de los ciudadanos con el derecho de huelga de los trabajadores afectados, para lo cual se debe evitar que el número de cancelaciones sea desproporcionado. Por lo tanto, el objetivo de la resolución de servicios mínimos debe ser fijar el porcentaje de controladores que deben acudir al puesto de trabajo para que el porcentaje de vuelos protegidos permita garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos.

A fin de valorar el alcance de la huelga se toma en consideración el número de pasajeros potencialmente afectados, valorándose las alternativas disponibles 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.

Para obtener el porcentaje de vuelos a proteger, primero se calcula el porcentaje de pasajeros que sería necesario reubicar para hacer compatible el derecho a la movilidad de los





ciudadanos con el derecho de huelga de los trabajadores y, junto con el factor de ocupación estimado, se calcula el porcentaje de vuelos que es necesario operar.

Para calcular el porcentaje de pasajeros a reubicar, se diferencian tres tipos de vuelos:

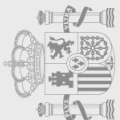
- Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares
- Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales
- Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas

Para cada tipo de vuelo, se determinará un porcentaje de pasajeros a reubicar. Por otro lado, cada aeropuerto afectado se calcula el factor de ocupación para cada tipo de vuelo. Multiplicando el factor de ocupación por el porcentaje de pasajeros a reubicar, se obtiene el porcentaje de vuelos que es necesario operar en los aeropuertos. Las estimaciones de los factores de ocupación se realizan basándonos en los datos disponibles inmediatamente anteriores a la huelga (enero de 2023) y variaciones entre meses de un año normalizado (en este caso, desde enero de 2019 hasta marzo de 2019 al ser el último período con datos normalizados en estas fechas).

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.

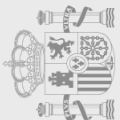




4.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público

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

- Menorca – Madrid
- Palma de Mallorca - Ibiza
- Palma de Mallorca - Menorca
- Ibiza - Menorca
- Almería - Sevilla
- Badajoz - Madrid
- Badajoz - Barcelona
- Melilla - Granada
- Melilla - Almería
- Melilla – Sevilla
- Tenerife Norte-La Palma
- Tenerife Norte-El Hierro
- Tenerife Norte-La Gomera
- Tenerife Norte-Gran Canaria
- Tenerife Norte-Fuerteventura
- Tenerife Norte-Lanzarote
- Gran Canaria-La Palma
- Gran Canaria-El Hierro
- Gran Canaria-La Gomera
- Gran Canaria-Tenerife Sur





- Gran Canaria-Fuerteventura
- Gran Canaria-Lanzarote
- La Palma-Lanzarote

Las rutas con origen o destino en aeropuertos no peninsulares recibirán el grado de protección establecido en el apartado 4.3 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares. por los motivos establecidos en dicho apartado.

Las rutas con origen y destino en aeropuertos peninsulares recibirán el mismo nivel de protección que establecido en el apartado 4.3 mencionado anteriormente puesto que la obligación de servicio público se ha impuesto por la especial necesidad de garantizar la conectividad de estos territorios.

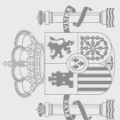
4.2. Otras operaciones de interés público

En su caso, se protegen el 100% de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países. También se protegen, en su caso, el 100% de los dedicados a labores de emergencia, tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc., necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos.

4.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.

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

Para cumplir con la sentencia mencionada anteriormente y dar la protección necesaria a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, como alternativa a fijar unos servicios mínimos del 100%, se ha considerado que se debe reubicar al 90% de los pasajeros que tenían planificado volar. Este último valor se obtiene de estimar que un 10% de los pasajeros que hubieran previsto volar con las compañías afectadas tendrán una reserva que



podrán anular motu proprio o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su intención de compra y tomar la decisión de volar otro día. De este modo, no se perjudica a aquellos usuarios del transporte aéreo que quieren volar en una fecha determinada, sino que sólo aquellos que se estima que estarían dispuestos a no viajar o a viajar en otras fechas resultan afectados.

Aeropuertos	Factor de Ocupación Estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
ALICANTE	81%	90%	73%
A CORUÑA	79%		71%
AI REGION MURCIA	-		73%
CASTELLÓN	-		73%
CUATRO VIENTOS	-		73%
EL HIERRO	95%		86%
FUERTEVENTURA	87%		78%
IBIZA	80%		72%
JEREZ	82%		74%
LA PALMA	82%		74%
LANZAROTE	77%		69%
LLEIDA	-		73%
SABADELL	-		73%
SEVILLA	87%		78%
VALENCIA	79%		71%
VIGO	63%		57%

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

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

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

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

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

Por experiencia previa, ante la cancelación de este tipo de vuelos se estima, que un 10% de los pasajeros que tienen previsto volar con las compañías afectadas 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
	mar-23		mar-23
ALICANTE	95%	65%	62%
A CORUÑA	77%		50%
AI REGION MURCIA	95%		62%
CASTELLÓN	91%		59%
CUATRO VIENTOS	-		57%
FUERTEVENTURA	89%		58%
IBIZA	92%		60%
JEREZ	82%		53%
LA PALMA	81%		53%
LANZAROTE	90%		59%
LLEIDA	-		57%
SABADELL	-		57%
SEVILLA	94%		61%
VALENCIA	95%		62%
VIGO	71%		46%

Tal y como se ha explicado en anteriormente, 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.

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

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

Según la experiencia previa acumulada, se estima que en torno a un 10% de los pasajeros cancelará sus reservas o modificará su intención de compra y tomará la decisión de volar en otro momento. 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 en otros horarios, o ellos mismos deberán buscar un medio alternativo de transporte. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 40% de los usuarios restantes en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor de Ocupación Estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
ALICANTE	81%	40%	32%
A CORUÑA	-		34%
AI REGION MURCIA	-		34%
CASTELLÓN	-		34%
CUATRO VIENTOS	-		34%
JEREZ	-		34%
LLEIDA	-		34%
SABADELL	-		34%



SEVILLA	94%		38%
VALENCIA	80%		32%
VIGO	-		34%

Tal y como se ha explicado en el anteriormente 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.

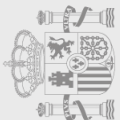
En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que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

4.6.Otros vuelos

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

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

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





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

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

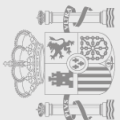
5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

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

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

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

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





6. CONSIDERACIONES FINALES

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

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

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

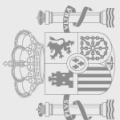
En este sentido, la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, en su título IV, establece las obligaciones, generales y específicas, de los sujetos al cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad.

Adicionalmente, el requisito AIS-TR-330 del Reg. 2017/373, establece cuándo procede la emisión de un NOTAM, que se publicará para proporcionar información sobre:

- 1) establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de aeródromos/helipuertos o pistas;
- 2) establecimiento, eliminación y cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos; [...]
- 27) aplicación de medidas de contingencia a corto plazo en casos de perturbación total o parcial de los ATS o de los servicios de apoyo correspondientes [...]

Por otra parte, corresponde a las empresas FERRONATS y SAERCO informar de las restricciones del servicio y la limitación de capacidad tanto al NM -*Network Manager*- (Gestor de red) como al proveedor *ATFM* -Air traffic flow management- (Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo), ENAIRE, y coordinar con el gestor aeroportuario con relación a la publicación de cualquier NOTAM que se considere necesario.

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





RESUELVO

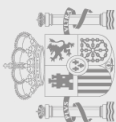
1º Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público programados, atendidos por Ferronats y Saerco, expresados en número de frecuencias diarias (vuelos de ida y vuelta) para cada aeropuerto (Alicante, Castellón, El Hierro, Fuerteventura, Ibiza, Jerez de la Frontera, Lanzarote, La Coruña, La Palma, Lérica, Madrid-Cuatro Vientos, Murcia, Sabadell, Sevilla, Valencia y Vigo) en relación con los servicios de tránsito aéreo de aeródromo. El resultado así obtenido se redondeará por exceso al número entero más próximo.

- a) El 100%, en su caso, de los vuelos dedicados a labores de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate.

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

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

Aeropuertos	Protección
	mar-23
ALICANTE	73%
A CORUÑA	71%
AI REGION MURCIA	73%
CASTELLÓN	73%
CUATRO VIENTOS	73%
EL HIERRO	86%
FUERTEVENTURA	78%
IBIZA	72%
JEREZ	74%
LA PALMA	74%
LANZAROTE	69%
LLEIDA	73%
SABADELL	73%
SEVILLA	78%
VALENCIA	71%
VIGO	57%



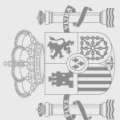


- c) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento igual o superior a 5 horas, o entre ciudades españolas y ciudades extranjeras en todo caso, para cada uno de los siguientes aeropuertos:

Aeropuertos	Protección
	mar-23
ALICANTE	62%
A CORUÑA	50%
AI REGION MURCIA	62%
CASTELLÓN	59%
CUATRO VIENTOS	57%
FUERTEVENTURA	58%
IBIZA	60%
JEREZ	53%
LA PALMA	53%
LANZAROTE	59%
LLEIDA	57%
SABADELL	57%
SEVILLA	61%
VALENCIA	62%
VIGO	46%

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

Aeropuertos	Protección
	mar-23
ALICANTE	32%
A CORUÑA	34%
AI REGION MURCIA	34%
CASTELLÓN	34%
CUATRO VIENTOS	34%
JEREZ	34%
LLEIDA	34%





SABADELL	34%
SEVILLA	38%
VALENCIA	32%
VIGO	34%

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

En consecuencia, Ferronats y Saerco deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, como mínimo, a los servicios aéreos protegidos en los apartados anteriores, salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones.

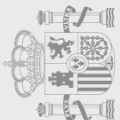
La presente resolución estará vigente hasta el 29 de marzo, último día de la huelga.

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 las empresas Ferronats y Saerco. Estas empresas informarán a los convocantes de la huelga de los servicios concretos que la empresa ha considerado protegidos y su dimensionamiento para dar servicio a ellos siguiendo los criterios de esta resolución, información de la que también dará traslado a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

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

Por otra parte, corresponde a las empresas FERRONATS y SAERCO informar de las restricciones del servicio y la limitación de capacidad tanto al NM -*Network Manager*- (Gestor de red) como al proveedor *ATFM* -*Air traffic flow management*- (Gestión de Afluencia de





Tránsito Aéreo), ENAIRE, y coordinar con el gestor aeroportuario con relación a la publicación de cualquier NOTAM que se considere necesario.

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 Ferronats y Saerco durante la huelga convocada por la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) y el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.) en los aeropuertos afectados, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de un mes, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Madrid a la fecha de la firma electrónica

EL SECRETARIO DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Por delegación según Orden TMA/221/2022

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

