FIRMADO

RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN EL TRANSPORTE AÉREO DURANTE LA HUELGA GENERAL CONVOCADA POR LA ORGANIZACIÓN SINDICAL CGT EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA.

1 CONVOCATORIA DE HUELGA....2
2 ANTECEDENTES....2
3 CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA....4
4 ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO....5
5 CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS....12
5.1 Rutas bajo obligaciones de servicio público....14
5.2 Otras operaciones de interés público....15
5.3 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares....17
5.4 Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales....18
5.5 Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas....19
5.6 Otros vuelos....21
5.7 Otros servicios esenciales....21
5.7.1 Restauración....21
5.7.2 Servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias....22
5.7.3 Asistencia a personas con movilidad reducida....23
5.7.4 Auxiliares de seguridad....24
5.7.5 Servicio de auxiliares de control de pasaportes....24
5.7.6 Servicio de salvamento y extinción de incendios (SSEI)....24
6 COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS....25
7 CONSIDERACIONES FINALES....26
RESUELVO....27

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (1 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (2 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

1 CONVOCATORIA DE HUELGA

La Confederació General del Treball de Catalunya (CGT) ha convocado una huelga general en la Comunidad Autónoma de Cataluña para la jornada del día 7 de febrero de 2024, que se llevará a cabo en los siguientes tramos horarios:

Las dos últimas horas de la jornada diaria de cada trabajador que comience o finalice el 7 de febrero de 2024. A modo de ejemplo, en una jornada con horario de 08:00 a 16:00 horas, la huelga abarcará desde las 14:00 a las 16:00 horas o en un sistema de trabajo a turnos donde uno de los turnos sea de 21:45h a 05:45h, la huelga abarcará desde las 03:45h a las 05:45h del día 7 de febrero de 2024.

La convocatoria comprende a todos los trabajadores y trabajadoras con centro de trabajo en Cataluña.

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

2 ANTECEDENTES

Cambios respecto a resoluciones anteriores

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

Aun cuando ningún derecho garantiza el acierto de las resoluciones judiciales (entre otras, STC 50/1988, FJ 2º; 127/1990, FJ 2º; 210/1991, FJ 5º; 55/1993, FJ 5º; 148/1994, FJ 4º; 199/1994, FJ 2º; 211/1994 FJ 2º; 47/1995, FJ 2º; 58/1997, FJ 2º; 151/2001, FJ 5º;162/2001, FJ 4ª; 107/2002, FJ 3º; 213/2002, FJ 3º), ni la jurisprudencia sea fuente del Derecho (artículo 1.1 del Código Civil, STS de 20/12/2001, FJ 4º), y aun cuando los pronunciamientos de los órganos

FIRMADO

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 y Movilidad Sostenible 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 inefectividad de la convocatoria de huelga".*

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (3 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

- 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.

Antecedentes materiales

En el año 2023, se registraron en los aeropuertos de Cataluña 52,6 millones de movimientos de pasajeros, superando en un 19,8% los del año anterior. El número de operaciones alcanzó casi las 416.800, un 8,5% más que en 2022, y se transportaron 156,8 millones de kg de mercancía aérea un 0,7% más que en 2022. Casi toda la mercancía (99,8%) es transportada en el aeropuerto de Barcelona.

El principal aeropuerto por número de pasajeros de todos los afectados por la huelga es J.T. Barcelona-El Prat, que en 2023 transportó 49,9 millones de pasajeros, un 19,9% más que en 2022, en 318.950 operaciones. El principal mercado del aeropuerto es el comunitario que representa el 45,9% de los pasajeros de 2023, seguido por el doméstico con el 27,4% de la cuota. La principal compañía del aeropuerto es Vueling (principal compañía del mercado doméstico en España) que tiene en Barcelona su principal base de operaciones.

Respecto al reparto de mercados del conjunto de aeropuertos afectados por la huelga, debido a que el 95% de los pasajeros de Cataluña pasan por Barcelona, el mercado más relevante sigue siendo el comunitario con el 46,4% de la cuota de movimiento de pasajeros para 2023. La principal compañía por volumen de pasajeros transportado es Vueling, seguida por Ryanair.

3 CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

De acuerdo con la programación actual, para el día 7 de febrero de 2024 se estima que se efectúen en los aeropuertos de Cataluña 704 movimientos con una capacidad de más de

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (4 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

128.400 asientos. Así, con los factores de ocupación previstos para el mes de febrero, cerca de 107.600 pasajeros podrían verse afectados ante la convocatoria de huelga.

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo a la huelga de controladores aéreos convocada en SAERCO y SKYWAY. Estas empresas prestan el servicio de control de aeródromo en aquellas torres de control en las que el servicio está liberalizado. Ambas huelgas coincidirían el día 7 de febrero.

La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, dictó resoluciones de servicios mínimos el 31 de enero de 2024 para la huelga mencionada en el párrafo anterior[1]. Las resoluciones establecían la protección de un porcentaje de los servicios aéreos para cada aeropuerto afectado por la huelga. Los porcentajes de protección de servicios aéreos de la presente resolución serán los mismos que los de la resolución de controladores de torres liberalizadas emitida para la empresa SKYWAY para los aeropuertos contemplados en esta última. Para el resto de aeropuertos, se han calculado los porcentajes de protección de vuelos de acuerdo con lo establecido en el apartado 5.

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

[1]https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/paginabasica/recursos/06_240201-resolucion_skyway_febrero_con_anexos_vi.pdf

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (5 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

forma significativa durante 2022 y 2023 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).

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).

Dado que existe una multiplicidad de sujetos que afectan de forma inevitable y crítica a la operativa de los vuelos, se consideran esenciales los servicios de cualquier empresa que forme parte de la cadena crítica de proveedores, tanto de productos como de servicios:

1. <u>Esencialidad de los servicios prestados por las compañías aéreas, como operadoras de los vuelos</u>

Entre la plantilla necesaria para operar los vuelos, se debe contar tanto con los tripulantes técnicos (pilotos) que operan las aeronaves, como con los tripulantes de cabina de pasajeros. Estos últimos realizan tanto actividades relacionadas con la seguridad del pasajero a bordo y las que hayan de realizarse en caso de emergencia, como aquellas actividades de atención al mismo, entre las que son significativos los servicios de asistencia de bebida y alimentos (“catering”) prestados a bordo.

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 si fuera por causas de fuerza mayor.

2. <u>Esencialidad de los servicios de asistencia en tierra</u>

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (6 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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:

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.

3. <u>Esencialidad de los servicios de control de tráfico aéreo</u>

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.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (7 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

Adicionalmente, también deben ser considerados como servicios esenciales todos aquellos servicios anexos al de control necesarios para que este se desarrolle. Así, resulta esencial el servicio médico al que hace referencia el artículo 34 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

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 si fuera por causas de fuerza mayor.

4. Esencialidad de los servicios aeroportuarios

Los servicios que garantizan la prestación del transporte aéreo en las debidas condiciones de seguridad son los siguientes:

- Los servicios de mantenimiento correspondientes a instalaciones imprescindibles para el funcionamiento del aeropuerto, tales como: alta tensión y balizamiento, ayudas a la navegación, mantenimiento electromecánico de cintas de equipajes, electricidad, comunicaciones y electrónica, así como los servicios de mantenimiento para la atención correctiva de incidencias en la red de comunicaciones y las aplicaciones informáticas que resulten imprescindibles para la gestión de las operaciones, la información al público y para el funcionamiento de los aeropuertos.

- Los servicios de pista y plataforma prestados por los denominados señaleros, cuya función es esencial para las revisiones del área de movimientos, el guiado de aeronaves y, particularmente, la vigilancia de las normas de seguridad y de circulación en plataforma.

- Los servicios de extinción de incendios, obligatorios en todos los aeropuertos.

- Los servicios prestados desde el centro de operaciones y coordinación aeroportuaria imprescindibles para realizar las comunicaciones, gestionar la información aeronáutica y la notificación de los servicios de tránsito aéreo, sin los cuales no podrían llevarse a cabo los vuelos. Igualmente, los servicios para asignar los estacionamientos de aeronaves, las pasarelas, puertas de embarque, etc., y la asistencia en las incidencias relacionadas con la operación del aeropuerto, de acuerdo con los planes de emergencia y de autoprotección.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (8 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

Adicionalmente, existen centros que cuentan, además del centro de operaciones y coordinación, con una unidad diferenciada para realizar las comunicaciones, gestionar la información aeronáutica y la notificación de los servicios de tránsito aéreo, sin las cuales no podrían llevarse a cabo los vuelos.

- El servicio médico que presta el servicio de sanidad aeroportuaria, en virtud de las recomendaciones de OACI, y además es de obligada prestación. Su labor principal es la de atención de emergencias médicas y tiene encomendada su participación en los planes de autoprotección y emergencias aeronáuticas.

- El servicio de telefonía y megafonía y de atención a los pasajeros, usuarios y compañías, por lo que respecta a las funciones necesarias para ofrecer la debida información al público (cambios de puerta de embarque, retrasos, etc.), apertura y cierre de las instalaciones, ofrecer atención en el caso de atrapamiento de ascensores, la guía de los pasajeros por las instalaciones de los aeropuertos y, especialmente, en cuanto pudieran intervenir en los planes de autoprotección y de emergencia. Asimismo, para la emisión de los avisos por la megafonía del aeropuerto, de manera no automática, con el fin de ofrecer la debida información al público (cambios de puerta de embarque, retrasos, etc.). En algún centro se puede referir, a su vez, al personal técnico de mantenimiento de comunicaciones y electrónica que atiende dicho servicio.

- El servicio de retirada de vehículos con grúa en los viales comprendidos en el recinto de los aeropuertos que tengan declaración de zona de seguridad aeroportuaria.

5. Esencialidad de los servicios de restauración

La esencialidad de los servicios de restauración en los aeropuertos ha sido confirmada jurisprudencialmente (SAN de 30 de septiembre de 2013 y SAN de 25 de junio de 2015) por cuanto la supresión total del servicio de restauración en la terminal supondría una situación de riesgo para la salud, derecho protegido constitucionalmente -especialmente de aquellos que por sus circunstancias personales la tengan más comprometida o requieran una atención especial (diabéticos, embarazadas, lactantes, personas mayores, etc.)- así como por el hecho de que las medidas de seguridad impuestas por la legislación comunitaria, prohíben acceder a las zonas restringidas con cualesquiera líquidos, geles y determinados tipos de alimentos y bebidas, lo que hace imposible el aprovisionamiento -ni de una simple botella de agua- que deberá ser realizado, una vez pasados los controles, dentro de la propia zona restringida.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (9 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM0256719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

En conexión con el párrafo anterior, el Tribunal Constitucional en sentencia de 24 de enero de 2022 indica: *"Por lo que se refiere a la identificación de los intereses que deben preservarse con la limitación del derecho de huelga en la resolución impugnada, el Tribunal aprecia que el derecho que más directamente quedaba concernido por la huelga convocada en el servicio de restauración prestado en la zona restringida del aeropuerto y cuya cobertura mínima debía quedar garantizada con la decisión de la autoridad gubernativa es la salud de los pasajeros, ya que el servicio afectado, aunque está en conexión con el tráfico aéreo, solo puede incidir de manera indirecta tanto en el derecho a la libertad de movimiento como en la fuente de riqueza nacional que supone el sector turístico".*

6. Esencialidad de los servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea.

La esencialidad de las actividades de limpieza está vinculada tanto a la propia esencialidad del transporte aéreo cómo a la protección de la salud (Art.43 CE), y a la obligación de garantizar la seguridad ciudadana (Arts.104.1 y 149.1 CE).

Los servicios de limpieza afectados por la presente convocatoria comprenden la limpieza de instalaciones, cuya esencialidad se justifica teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- Son necesarios los servicios de recogida de basura o restos y su traslado a contenedores en los edificios y viales del aeropuerto, tanto en el lado tierra como en el lado aire, por razones de salud para la retirada de desechos. También es necesaria, en el lado aire, la retirada de artículos o sustancias potencialmente dañinos para la operatividad de vehículos aeroportuarios y aeronaves.

- Además, por razones de seguridad ciudadana, es necesario tener en cuenta la protección de las instalaciones y del público frente a potenciales amenazas, lo que hace necesario mantener en todo momento despejadas las zonas de acceso público y controladas las papeleras y otros elementos de mobiliario urbano ubicados en las áreas de circulación de los pasajeros, para evitar o minimizar la posible presencia de objetos no atendidos, que incluso sin parecer peligrosos, podrían causar una disrupción del normal funcionamiento del aeropuerto durante el tiempo que requieren las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado en resolver la incidencia.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (10 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

7. Esencialidad de los servicios de asistencia a personas con movilidad reducida

Sobre la esencialidad de los servicios de asistencia a personas con movilidad reducida, es de aplicación lo dispuesto en el *Real Decreto Legislativo 1/2013 de 29 Noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*, así como en el *Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad* y en el *Reglamento 1107/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo*, que imponen la atención a estos pasajeros en aras de la igualdad de oportunidades.

8. Esencialidad del servicio de asistencia de auxiliares de seguridad.

Sobre la esencialidad del servicio de asistencia de auxiliares de seguridad, en cumplimiento del *Reglamento (CE) número 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, por el que se establecen las normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) número 2320/2002* y del *Reglamento (UE) número 2015/1998 de la Comisión, de 5 de noviembre de 2015, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea*, se publicó, mediante *Resolución de 28 de enero de 2020, de la Secretaría General de Transporte,* la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (adelante, PNS) que constituye la aplicación de las medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada de la UE.

En su apartado 1.2.2 sobre acceso a zonas restringidas de seguridad, se establece que se controlará en todo momento el acceso a tales zonas para garantizar que no entre en ellas ninguna persona sin autorización y que no puedan introducirse artículos prohibidos ni en las zonas restringidas de seguridad ni en las aeronaves. El acceso autorizado a las zonas restringidas se limitará, para el público en general, a los pasajeros provistos de tarjetas de embarque aceptadas para viajes con un transportista aéreo.

Los trabajadores del servicio de asistencia de auxiliares de seguridad desarrollan tareas auxiliares necesarias en el proceso que se lleva a cabo en los filtros de seguridad de los aeropuertos para garantizar el cumplimiento del mencionado apartado del PNS, mediante la gestión de bandejas, de modo que las pertenencias del pasajero puedan ser controladas para evitar la introducción de artículos prohibidos, se puedan gestionar las colas y se pueda facilitar

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (11 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

información a pasajeros, lo que optimiza el tiempo que cada pasajero invierte en el control propiamente dicho.

9. Esencialidad del servicio de control de pasaportes

La esencialidad del servicio de control de pasaportes deviene de la exigencia legal de que todos los pasajeros que lleguen a un aeropuerto español, procedentes de terceros países y de los países No Schengen de la UE, así como todos los pasajeros que viajan a dichos destinos No UE y No Schengen, deben pasar el Control de Fronteras, cuya competencia ostenta la Policía Nacional, de acuerdo con el artículo 12 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (BOE 14-03-1986).

El servicio de control de pasaportes comprende la atención y asistencia al pasajero en la imprescindible tarea de control de fronteras, tanto mediante los sistemas de cabinas atendidas por agentes del Cuerpo Nacional de Policía (CNP) como, especialmente, en los sistemas automáticos atendidos por los servicios auxiliares de control de pasaportes, que, promoviendo y facilitando el uso de los mismos, consiguen que los accesos se realicen de forma ordenada y fluida.

El control de pasaportes debe realizarse en el menor tiempo posible, para evitar retrasos al pasajero, que se traducen en retrasos de la operativa tanto en salidas -que pueden traducirse en pérdida de vuelos- como en llegadas -afectando a la recogida de equipajes y al tiempo de desplazamiento hasta los transportes públicos y discrecionales-. Además, un paso fluido por el control de pasaportes es necesario para garantizar la seguridad en el aeropuerto evitando la acumulación que se produce en el supuesto de retenciones, lo que dificultaría la evacuación de los pasajeros en caso necesario.

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 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.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (12 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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.

Sin embargo, se debe señalar que, al tratarse de una huelga general autonómica, la posibilidad de que los pasajeros puedan reubicarse en otras compañías aéreas en los aeropuertos afectados es limitada puesto que todas las compañías aéreas están afectadas por la huelga. Un razonamiento análogo puede hacerse para otros medios de transporte alternativos, puesto que la huelga afectará a todos los modos de transporte.

Por lo tanto, esta resolución se centra en establecer unos servicios mínimos que garanticen que un cierto porcentaje de los pasajeros puedan hacer uso del transporte aéreo, no pudiendo estimar la potencial disponibilidad de otros medios de transporte.

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

El porcentaje de vuelos a proteger se calcula empleando junto con el porcentaje de pasajeros a reubicar, el factor de ocupación de los vuelos para el periodo en el que está convocada la huelga. Para calcular el factor de ocupación esperado en los aeropuertos afectados para el mes de febrero de 2024, se ha aplicado al factor de ocupación del mes de febrero de 2023, la variación media de este factor a lo largo del último año. Así, considerando que los últimos datos disponibles son los correspondientes a diciembre de 2023, se ha calculado la variación del factor de ocupación entre un mes y el mismo mes del año anterior para los últimos 12 meses, comenzando en enero de 2023 (variación respecto a enero de 2022) y finalizando en diciembre de 2023 (variación respecto a diciembre de 2022). Posteriormente, se ha obtenido la media de esas variaciones y este valor medio se ha aplicado al factor de ocupación del mes de febrero de 2023 para estimar el factor de ocupación para febrero de 2024.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (13 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto en un mes por el número de asientos ofertados por en ese aeropuerto durante ese mismo mes.

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.

A continuación, se determina el nivel de los servicios mínimos en función del tipo de vuelo considerado. Como se ha explicado en el apartado 3 de esta resolución, en los aeropuertos cuyos servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo sean provistos por SKYWAY, se aplican los porcentajes de protección establecidos en la resolución de servicios mínimos dictada por el MITRAMS el 31 de enero de 2024. Para el resto de aeropuertos, se calculan los porcentajes de protección de acuerdo con la metodología establecida en los párrafos precedentes.

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

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (14 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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 relativo a vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares por los motivos establecidos en dicho apartado.

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

5.2 Otras operaciones de interés público

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

La resolución protege el 100% de estos vuelos considerando que consisten en vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros normalmente retenidos en Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE) o bien por haber sido expulsados del país como consecuencia de infracciones penales, y en vuelos de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc., por lo que resultan necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos, y en el caso de los ciudadanos extranjeros, para no privarles de libertad más allá de lo imprescindible para cumplir con las resoluciones administrativas y judiciales de expulsión.

Adicionalmente se protege el 100% de los vuelos necesarios tanto para evacuar al personal de las plataformas off-shore Casablanca y Castor en caso de que se produzcan emergencias que puedan afectar a su integridad física, como para transportar al personal que, por motivos de salud, tenga que ser evacuado de las mismas.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (15 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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.

Por otro lado, el material médico, farmacéutico y sanitario para uso hospitalario y de laboratorio, así como el específico de isótopos radiactivos de uso médico y que se usa en el paciente con fines de radioterapia o diagnosis de enfermedades tiene una vida media de 12 horas. El no poder llevar este servicio de transporte tendría un impacto directo en el tratamiento de los pacientes con patologías cancerígenas, así como en las citas médicas de diagnosis urgentes.

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

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (16 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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 inefectividad 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.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (17 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	febrero-24		febrero-24
BARCELONA	82%	90%	74%
GIRONA	-		74%
LLEIDA(*)	-		71%
SABADELL(*)	-		71%
LA SEU D'URGEL	-		74%
REUS	-		74%

(*) Aeropuertos contemplados en la resolución de servicios mínimos dictada por el MITRAMS el 31 de enero de 2024

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 o en los centros de trabajo.

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.

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.

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 las compañías afectadas tendrán una reserva que podrán anular motu proprio o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (18 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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
	febrero-24		febrero-24
BARCELONA	92%	65%	60%
GIRONA	88%		57%
LLEIDA(*)	-		57%
SABADELL(*)	-		57%
LA SEU D'URGEL	65%		42%
REUS	-		53%

(*) Aeropuertos contemplados en la resolución de servicios mínimos dictada por el MITRAMS el 31 de enero de 2024

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 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 o en los centros de trabajo.

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.

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

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

Es preciso tener en cuenta que, para una parte de los pasajeros, el modo aéreo seguirá siendo imprescindible, aunque el tiempo de desplazamiento no exceda las 5 horas. Baste mencionar,

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (19 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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
	febrero-24		febrero-24
BARCELONA	80%	40%	32%
GIRONA	-		32%
LLEIDA(*)	-		31%
SABADELL(*)	-		31%
LA SEU D'URGEL	-		32%
REUS	-		32%

(*) Aeropuertos contemplados en la resolución de servicios mínimos dictada por el MITRAMS el 31 de enero de 2024

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 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 o en los centros de trabajo.

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.

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.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (20 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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.

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 (…)".*

5.7 Otros servicios esenciales

5.7.1 Restauración

Las circunstancias específicas que deben ser tenidas en cuenta para el establecimiento de los servicios mínimos esenciales para la comunidad son aquellas que evalúan la viabilidad de alternativas que permitan asegurar a los pasajeros un cierto nivel de abastecimiento de

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (21 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

bebidas y alimentos prestando especial atención a todas aquellas zonas de los aeropuertos que se encuentren aisladas del resto.

Respecto a las alternativas se debe tener en cuenta la existencia de otras modalidades de aprovisionamiento, como tiendas que suministren bebidas o alimentos, o máquinas de vending, y dado que ambos tipos de servicios están afectados por la huelga no se puede asegurar que sean suficientes.

Respecto al nivel de abastecimiento, se trata de ofrecer a los pasajeros un nivel de servicio que permita atender las necesidades de aquellos para los que el desabastecimiento pudiera repercutir negativamente en su salud. La dificultad viene dada por la falta de datos relativos a la edad o estado de salud del colectivo de pasajeros afectados, y de evaluar las consecuencias de la privación de bebidas o alimentos durante un plazo que puede circunstancialmente alargarse por retrasos imprevisibles. En este sentido se ha utilizado el documento "Tendencias de salud en 30 indicadores" del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, que refleja los resultados de una encuesta general de salud. En consecuencia, con este documento, se considera ponderado, en el servicio de restauración en la zona restringida de seguridad una plantilla de servicios mínimos del 30% de la plantilla programada.

5.7.2 Servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias

Los servicios mínimos a imponer respecto a las actividades de limpieza y desinfección admiten gradación en atención a las zonas en donde se realizan, tanto por el número de personas que transitan o permanecen en las mismas como por las características de las actividades que se realizan en ellas, en atención a los trabajadores que deben desarrollarlas. Igualmente admiten gradación los servicios de limpieza consistentes en el control y retirada de objetos.

5.7.2.1 Servicios que requieren mayor intensidad en el mantenimiento del servicio de limpieza

Se considera que la necesidad del servicio de limpieza es mayor en los siguientes casos:

- Limpieza de aseos,
- Limpieza y asepsia de todas las dependencias técnicas y operativas asociadas a los aeropuertos e instalaciones de control de tráfico aéreo, en particular, pero no exclusivamente, centros de control, la torre de control, el edificio del servicio de salvamento y extinción de incendios, la central eléctrica y la terminal de carga, y

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (22 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

- Limpieza, y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior de los edificios terminales del aeropuerto en el lado aire.

La falta de estos servicios comprometería en mayor medida el derecho de los ciudadanos a la movilidad y libre circulación, los intereses de salud pública, la conservación del medio ambiente, la seguridad operacional y la protección contra actos ilícitos, por lo que se considera ponderado unos servicios mínimos del 60% de la plantilla programada.

5.7.2.2 Resto de servicios

Se considera que la necesidad del servicio de limpieza es de menor intensidad para los supuestos que figuran seguidamente. No obstante, la falta absoluta de este servicio impediría asegurar el acceso de los pasajeros a las terminales o a las distintas zonas de dichas terminales, y podría comprometer la salud pública y la seguridad contra actos ilícitos, por lo cual se considera ponderado fijar como servicios mínimos un 30% de la plantilla programada.

- Limpieza de las zonas públicas interiores en los edificios terminales, excluyendo aseos.
- Limpieza, y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior, incluidos accesos, de los edificios terminales del aeropuerto en el lado tierra.

5.7.3 Asistencia a personas con movilidad reducida

Para poder prestar con un mínimo de calidad la atención permanente necesaria durante la estancia en el aeropuerto, tanto en llegada como en salida, a los pasajeros con movilidad reducida, se requiere una plantilla suficiente, establecida en línea con la SAN de 6 de julio de 2011, que no considera abusivo el porcentaje de servicios mínimos del 75% establecidos porque *"no se induce de la motivación del acto recurrido que la Administración esté procurando por los intereses de la empresa, sino por los intereses públicos implícitos en esta actividad; y también por la defensa de ciudadanos que tienen especiales dificultades para acceder a la prestación de un servicio con libertad"* señalando que *"la proporción está*

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (23 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

relacionada también con los posibles usuarios de los servicios" (Sentencia del Tribunal Constitucional 26/1981).

5.7.4 Auxiliares de seguridad

En huelgas que afectan a los servicios de seguridad privada que prestan dichos servicios en los filtros de los aeropuertos, los servicios mínimos se fijan basándose en la *Ley 5/2014*, *el Reglamento (CE) 300/2008*, *el Reglamento (CE) 272/2009* y, especialmente, en el Plan Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, el Plan de Prevención y Protección Antiterrorista, el nivel de alerta antiterrorista decretados por el Ministerio del Interior en este tipo de infraestructuras y el nivel de seguridad aeroportuaria (AVSEC). Dichos servicios mínimos serán dictados por el Secretario de Estado de Seguridad, según lo recogido en el artículo 3 del Real Decreto 524/2002.

Dado que el servicio de auxiliares de seguridad es necesario para que los servicios de seguridad privada puedan realizar las labores que tienen asignadas en los filtros, los servicios mínimos que se asignen deben ser iguales en ambos casos, de forma que la falta de auxiliares no entorpezca el flujo de pasajeros que puede absorber la seguridad de los aeropuertos ni haya más auxiliares de los necesarios para el nivel de servicios mínimos establecido para la seguridad.

5.7.5 Servicio de auxiliares de control de pasaportes

Para evitar retrasos que comprometan la operativa del aeropuerto y la seguridad de los pasajeros, los servicios auxiliares habituales en el control de pasaportes deberán ser atendidos por la plantilla mínima necesaria para garantizar que no se supere la media de 30 minutos de paso por pasajero.

5.7.6 Servicio de salvamento y extinción de incendios (SSEI)

La huelga convocada afecta al servicio de salvamento y extinción de incendios de los aeropuertos. En relación con el establecimiento de los servicios mínimos para dicho colectivo es necesario tomar en consideración las normas que regulan específicamente los servicios de salvamento y extinción de incendios;

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (24 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

- RD 862/2009, de 14 de mayo, modificado por RD 217/2014, de 28 de marzo; RD 1238/2011, de 8 de septiembre; RD 1189/2011, de 19 de agosto y Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio.
- Reglamento (UE) Nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el reglamento (CE) Nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Instrucción Técnica: Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. Categoría OACI-SEI y nivel de protección SEI (A-DAU-SSEI-01 1.0) de AESA.
- Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de OACI.

En la instrucción técnica de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) A-DAU-SSEI-01 1.0, se establece, en interpretación de las normas vigentes, que la determinación de los efectivos necesarios debe ser producto de un Análisis de Actuación en Emergencia que debe haber realizado el gestor aeroportuario.

Por lo que teniendo en cuenta las citadas normas, los medios mínimos están establecidos por los aeropuertos en su respectiva documentación/Manual de Aeropuerto para el nivel de protección SSEI que corresponda a la operativa.

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.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (25 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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.

De acuerdo con el artículo 7.2 del Real Decreto 829/2023, de 20 de noviembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, se crea la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible como órgano superior del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y teniendo en cuenta, por un lado, que la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha sido suprimida por la disposición final primera de dicho real decreto, y, además, que la disposición final segunda indica que las referencias a los órganos que, por este real decreto, se suprimen se entenderán realizadas a los que, por esta misma norma, se crean y los sustituyen o asumen sus competencias, la competencia para la determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio que correspondía, antes de su extinción, a la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.5. letra g) del Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, pasa a corresponder a la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible.

7 CONSIDERACIONES FINALES

Respecto a la prestación de los servicios mínimos establecidos mediante esta Resolución, corresponde a las empresas responsables en los aeropuertos y centros de trabajo afectados, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para la prestación del servicio, su ejecución y puesta en práctica, establecer la plantilla concreta de trabajadores llamados a cumplir con los mínimos, la cual, en cualquier caso, ha de resultar suficiente, pero no más de la estrictamente necesaria para cumplir con lo establecido en esta Resolución.

La posibilidad de que la autoridad gubernativa pueda dejar a la empresa la mera ejecución y puesta en práctica de los servicios mínimos predeterminados en la resolución mediante criterios objetivos, ha sido reconocida por reiterada jurisprudencia constitucional (STC 51/1986, FJ 3º, primer párrafo; STC 53/1986, FJ 5º; STC 27/1989, FJ 3º, dos últimos párrafos).

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (26 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

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"*. En coherencia con estos criterios, se hace notar que, a diferencia de otros servicios públicos de movilidad, este Ministerio no presta servicios en los aeropuertos ni centros de trabajo afectados en esta huelga directamente, de modo que la organización y gestión empresarial interna no es posible que sean conocidas por la Administración en el breve plazo del que dispone para dictar la resolución de servicios mínimos.

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

Para el conjunto de las empresas relacionadas con el sector del transporte aéreo y todas sus actividades anexas o complementarias que prestan servicios esenciales en los aeropuertos afectados por la convocatoria de huelga general autonómica:

Primero: Establecer como servicios mínimos, para la jornada del 7 de febrero de 2024 y en los períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público programados en cada aeropuerto afectado, expresados en número de frecuencias diarias (vuelos de ida y vuelta), para cada ruta y compañía. El resultado así obtenido se redondeará por exceso al número entero más próximo.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (27 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

a) Todos los sobrevuelos, sin distinción, cuyo origen y destino no sea territorio español.

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, así como los vuelos de Estado.

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, así como todas las rutas en las que existe una obligación de servicio público, para cada uno de los aeropuertos indicados:

Aeropuertos	**Protección**
	febrero-24
BARCELONA	74%
GIRONA	74%
LLEIDA(*)	71%
SABADELL(*)	71%
LA SEU D'URGEL	74%
REUS	74%

(*) Aeropuertos contemplados en la resolución de servicios mínimos dictada por el MITRAMS el 31 de enero de 2024

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:

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (28 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

Aeropuertos	Protección
	febrero-24
BARCELONA	60%
GIRONA	57%
LLEIDA(*)	57%
SABADELL(*)	57%
LA SEU D'URGEL	42%
REUS	53%

(*) Aeropuertos contemplados en la resolución de servicios mínimos dictada por el MITRAMS el 31 de enero de 2024

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

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

Aeropuertos	Protección
	febrero-24
BARCELONA	32%
GIRONA	32%
LLEIDA(*)	31%
SABADELL(*)	31%
LA SEU D'URGEL	32%
REUS	32%

(*) Aeropuertos contemplados en la resolución de servicios mínimos dictada por el MITRAMS el 31 de enero de 2024

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) 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 protegidos dentro del horario de huelgas o vuelos fuera de dicho horario.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (29 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

f) 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.

g) Aquellos servicios de asistencia en tierra, prestados como asistencia a terceros o como auto asistencia, servicios de control de tráfico aéreo, los servicios aeroportuarios o cualquier otro servicio auxiliar imprescindible para la realización de los servicios de transporte aéreo, considerados como esenciales, salvaguardando en todo momento la seguridad.

h) La dotación mínima necesaria del SSEI para mantener la categoría de los aeropuertos, de conformidad con lo previsto en los Manuales de Aeropuerto aprobados y auditados por AESA y cumpliendo en cualquier caso la regulación vigente.

Segundo: Establecer como servicios mínimos los siguientes servicios de limpieza de las instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea:

a) Establecer una plantilla de servicios mínimos del 60% de la plantilla programada diaria para: la limpieza de aseos de los edificios terminales de los aeropuertos; para la limpieza y asepsia de todas las dependencias técnicas y operativas asociadas a los aeropuertos e instalaciones de control de tráfico aéreo; para la limpieza, y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior de los edificios terminales del aeropuerto en el lado aire.

b) Establecer una plantilla de servicios mínimos del 30% de la plantilla programada diaria para: el resto de las zonas públicas interiores y para la limpieza y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior, incluidos accesos, de los edificios terminales del aeropuerto en el lado tierra.

En todos los apartados previos, deberá haber una persona por turno de trabajo, como mínimo.

Tercero: Establecer como servicios mínimos, una plantilla del 75% de la plantilla programada habitual para la asistencia a personas con movilidad reducida en los aeropuertos afectados.

Cuarto: Establecer como servicios mínimos, en los servicios de restauración en la zona restringida de seguridad de los aeropuertos afectados, una plantilla de servicios mínimos del 30% de la plantilla programada, salvaguardando en todo momento la seguridad e higiene de

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (30 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

los servicios. En su caso, se deberá dar prioridad al servicio en aquellos locales que atiendan a pasajeros que estén aislados del resto de la terminal, como puede ocurrir en las zonas no Schengen.

Quinto: Establecer como servicios mínimos, en el servicio de auxiliares de seguridad los mismos que se establezcan para el personal de seguridad privada que prestan servicios de seguridad en los aeropuertos y bajo las mismas condiciones que allí se decreten.

Sexto: Establecer como servicios mínimos, en el servicio de auxiliares de control de pasaportes el establecimiento de la plantilla mínima necesaria para garantizar que no se supere la media de 30 minutos de paso por pasajero.

Séptimo:

Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los servicios de transporte aéreo programados en las siguientes rutas:

a) Aeropuerto de Reus (origen o destino) y la plataforma Castor (origen o destino).

b) Aeropuerto de Reus (origen o destino) y la plataforma Casablanca (origen o destino).

y cuya finalidad sea cualquiera de las siguientes:

a) Evacuar al personal de cualquiera de las plataformas en caso de que se produzcan emergencias en las mismas que puedan afectar a la integridad física de las personas.

b) Transportar al personal que, por motivos de salud, tenga que ser evacuado de la plataforma.

Igualmente tendrán la consideración de servicios mínimos:

a) 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 en el punto anterior, los operados en los periodos entre jornadas de huelga y los posteriores a la finalización de esta.

b) Aquellos servicios cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (31 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es

FIRMADO

En consecuencia, para la ejecución o puesta en práctica de los criterios objetivos expuestos en la presente resolución, las empresas afectadas deberán 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 y Movilidad Sostenible para conocimiento público.

Sin perjuicio de lo anterior, se remitirá la presente Resolución, para su conocimiento y cumplimiento, al sindicato convocante para que dé traslado al Comité de Huelga. Asimismo, se remitirá a los gestores aeroportuarios y proveedores de servicios de navegación aérea correspondientes, que darán traslado a las empresas que presten servicios en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Cataluña que puedan verse afectadas por esta resolución. Estas empresas, a su vez, darán traslado de la resolución a sus clientes y/o proveedores que puedan verse afectados.

Por parte de los gestores aeroportuarios y proveedores de servicios de navegación aérea se efectuará 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 las empresas afectadas durante la huelga general autonómica convocada por la Confederació General del Treball de Catalunya (CGT), podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, 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
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
(DF 2ª y art. 7.2 del RD 829/2023)
José Antonio Santano Clavero

FIRMADO por : JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 05/02/2024 07:37 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 32 (32 de 32) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S6719E6BDF5E611B9CF6C3. Verificable en https://sede.mitma.gob.es