



RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER DURANTE LA HUELGA EN, OUTSMART ASSISTANCE S.L. Y TOTSERIMAN S.L. CONVOCADA POR EL SINDICATO ALTERNATIVA SOCIAL DE CLASE (ASC)

- 1. CONVOCATORIA DE HUELGA .....2
- 2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....4
- 3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO .....5
- 4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS RELATIVOS A LA ASISTENCIA DE EQUIPAJES .....6
- 5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS .....7
- 6. CONSIDERACIONES FINALES.....8
- RESUELVO .....9

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/03/2026 09:10 AM SECRETARÍO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE Total folios: 10 (1 de 10) - Código Seguro de Verificación: MFOM02178506A937CB0467448CD. Verificable en <https://sede.transportes.gob.es>





## 1. CONVOCATORIA DE HUELGA

El sindicato Alternativa Social de Clase (ASC) notificó, mediante escrito de fecha 13 de enero de 2025 presentado en la Dirección General de Trabajo de la Comunidad de Madrid, convocatorias de huelga indefinida los viernes y domingos a partir del día 24 de enero de 6:00h a 7:00h, de 14:00h a 15:00h y de 22:00h a 23:00h para los trabajadores y trabajadoras de las empresas VANDERLANDE LOGISTICS S.L.U. (anteriormente denominada SIEMENS LOGISTICS S.L.U.), OUTSMART ASSISTANCE S.L. y TOTSERIMAN S.L. en el centro de trabajo del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid - Barajas.

La huelga afecta al Sistema Automatizado de Tratamiento de Equipajes (SATE) de todas las terminales del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas.

En fecha 14 de febrero se produjo una modificación de la hora de huelga del turno de tarde. De este modo, se desconvocó del tramo de las 22:00h a las 23:00h y se sustituyó por el tramo entre las 15:00h y las 16:00h.

En fecha 24 de julio se produjo una modificación del horario de la huelga. De este modo, se ha sustituido el viernes por el jueves, y se ha ampliado una hora más en el turno de tarde, quedando convocada de la siguiente manera: todos los jueves y domingos de 6:00h a 7:00h y de 13:00h a 16:00h. Este nuevo horario empieza a aplicarse a partir del día 7 de agosto.

La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible dictó resolución de servicios mínimos con fecha 23 de enero de 2025. Se establecieron los servicios mínimos hasta el 23 de abril de 2025.

Del mismo modo, para dar continuidad a los servicios mínimos protegidos, la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible dictó resolución de servicios mínimos con fecha 21 de abril de 2025 que estableció los servicios mínimos hasta el 31 de julio de 2025. Posteriormente dictó resolución de servicios mínimos con fecha 28 de julio de 2025 y, tras la modificación de la convocatoria de huelga, se dictó una nueva resolución de servicios mínimos, que tuviera en cuenta la modificación, con fecha de 6 de agosto de 2025, y vigente hasta el hasta el 31 de octubre de 2025. Posteriormente, la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible dictó de nuevo resolución de servicios mínimos con fecha 30 de octubre de 2025 y vigente hasta el 31 de enero de 2026. Posteriormente, se dictó una





nueva resolución de servicios mínimos con fecha 30 de enero de 2026 y vigente hasta el 30 de abril de 2026.

El 21 de febrero se recibe comunicación de modificación de horarios y ampliación en un día de la convocatoria de la huelga por parte de los sindicatos convocantes, pero se anula lo indicado mediante escrito de 23 de febrero.

El 24 de febrero se recibieron dos nuevos escritos relativos a la huelga en las empresas OUTSMART ASSISTANCE S.L. (OUTSMART) y TOTSERIMAN S.L. (TOTSERIMAN) donde se comunica un cambio en los horarios de la huelga, quedando convocada todos los jueves y domingos de 5:00h. a 7:00h. y de 13:00h. a 15:00 h. a partir del día 7 de marzo de 2026, sustituyendo al horario anterior de 6:00 h. a 7:00 h. y de 13:00 h. a 16:00 h. Con fecha 25 de febrero de 2026 la empresa VANDERLANDE LOGISTICS S.L.U. (VANDERLANDE) remite escrito de 9 de febrero en el que se señala que se suspende la huelga en su empresa desde el 11 de febrero de 2026.

Por lo expuesto, la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible dictó resolución de establecimiento de servicios mínimos en las empresas OUTSMART y TOTSERIMAN con fecha 6 de marzo de 2026 y vigente hasta el 31 de mayo de 2026.

El 19 de marzo de 2026 se recibe escrito relativo a la huelga en las empresas OUTSMART y TOTSERIMAN, donde se comunica un cambio en el horario de la huelga, quedando convocada todos los jueves, viernes y domingos de 5:00h. a 7:00h. y de 13:00h. a 15:00 h. a partir del día 2 de abril de 2026.

Con fecha 19 de marzo de 2026 la empresa OUTSMART solicitó al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante MITRAMS), como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos.

Con fecha 25 de marzo de 2026 la empresa TOTSERIMAN solicitó al MITRAMS, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos.

De acuerdo con la información facilitada por las empresas, la huelga afectaría a 326 trabajadores: 155 de OUTSMART y 171 de TOTSERIMAN.

El objetivo de esta Resolución es el de garantizar para los días afectados por la convocatoria 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 2025, el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, primero por volumen de actividad de pasajeros en España, registró 68,2 millones de pasajeros en más de 430.600 operaciones y movió más de 840.700 toneladas de mercancía aérea.

Respecto al reparto de mercados comerciales, el principal segmento aéreo en el aeropuerto madrileño es el extracomunitario que ocupa al 40,6% de los pasajeros que transitan por el mismo, siendo sus principales destinos Estados Unidos y Reino Unido. Le sigue el mercado comunitario con el 34,9% de la cuota de pasajeros del aeropuerto. El mercado doméstico registró el 24,5% restante.

En los primeros meses de 2026, hasta febrero, el aeropuerto Adolfo Suarez Madrid-Barajas ha movido cerca de 10,5 millones de pasajeros en casi 67.400 operaciones. El mercado extracomunitario se mantiene como el predominante con un 41,9% de cuota de pasajeros, seguido del comunitario con el 34%.

En esta situación, está previsto que, para los meses de abril, mayo y junio de 2026 en los días y franjas horarias afectados por la huelga (jueves, viernes y domingos, entre las 5:00-7:00 y 13:00-15:00) se operen más de 8.900 vuelos y se oferten más de 1,8 millones de asientos en el aeropuerto. Atendiendo a los factores de ocupación previstos para dichos meses, se verían afectados casi 1,6 millones de pasajeros.

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo con la huelga convocada en la empresa AZULHANDLING SPAIN LTD (AZULHANDLING), que presta el servicio de handling en el aeropuerto de Madrid, y que se desarrolla desde el día 1 de octubre de 2025 a las 00:00 horas, tratándose de una huelga diaria de 24 horas, los siete días de la semana y de carácter indefinido. La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, dictó resolución de servicios mínimos el 29 enero de 2026 para la huelga anteriormente citada.





### 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 del transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional, alcanzando el 12,6% del PIB en 2024, y la estrecha relación de este sector con el modo aéreo, ya que aproximadamente el 80% de los turistas que nos visitan utiliza el modo aéreo para sus desplazamientos.

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).

Entre las actividades afectadas por la convocatoria de huelga se encuentra el servicio de asistencia de equipajes, que resulta imprescindible para la correcta realización de las operaciones aéreas.

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

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

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





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

En el presente caso la huelga afecta a la categoría reflejada en el epígrafe 3.

La esencialidad del SATE ha sido puesta de manifiesto de igual manera en el informe de AENA de fecha 17 de enero de 2025, que en su exposición de motivos sobre la esencialidad del SATE, dice que:

*“En el aeropuerto AS Madrid-Barajas existen dos Sistemas Automatizados de Equipajes, el primero da servicio a las Terminales T1, T2 y T3, mientras que el segundo a las Terminales T4 y T4S. Este sistema gestiona todos los equipajes que se deban facturar en el aeropuerto, además de los equipajes de aquellos vuelos que hagan escala en Madrid, y también los equipajes de llegadas con destino Madrid.*

*Por estos motivos, este sistema presta un servicio crítico en el aeropuerto, al dar servicio a todas las Terminales, de modo que una interrupción en el servicio tiene un gran impacto en la operatividad.”*

#### **4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS RELATIVOS A LA ASISTENCIA DE EQUIPAJES**

El servicio de asistencia de equipajes prestado en el aeropuerto Adolfo Suarez Madrid – Barajas *“comprende la manipulación de equipajes en la sala de clasificación, su clasificación, su preparación para el embarque, y su carga y descarga de los sistemas destinados a llevarlos de la aeronave a la sala de clasificación y a la inversa, así como el transporte de equipajes desde la sala de clasificación a la sala de distribución”* según se indica en Real Decreto citado anteriormente.

Para poder cumplir los procedimientos operacionales y de seguridad adecuados y garantizar la funcionalidad de los sistemas de tratamiento de equipajes se requiere el adecuado mantenimiento de sus instalaciones.





Este servicio de asistencia de equipajes y sus sistemas son imprescindibles para un desarrollo fluido en el embarque y desembarque de los equipajes y su interrupción, por falta de mantenimiento, podría acarrear numerosos retrasos o cancelaciones en las programaciones de las aeronaves.

Así mismo, es preciso considerar, como recoge el Informe de AENA del 17 de enero de 2025, que el *“Aeropuerto de Barajas es un Aeropuerto HUB, en el que existe una dinámica de agrupamiento de operaciones en determinadas franjas horarias, para canalizar los vuelos de corto-medio radio que alimentan los de largo radio de las distintas compañías y alianzas, y viceversa.”* Por esta particularidad, para permitir que los pasajeros puedan realizar las conexiones en el tiempo establecido, el SATE deber ser capaz de dar un servicio rápido y eficaz en todo momento. La falta de este servicio podría acarrear retrasos y cancelaciones desproporcionados.

Además, el propio informe recoge que *“Mientras que el mantenimiento preventivo que presta SIEMENS no quedaría afectado con los paros, sin embargo, sería crítico no contar con el personal mínimo para resolver las incidencias en tiempo real (principalmente atascos), como las averías del sistema.”* Por lo tanto, teniendo en cuenta que la huelga está convocada por un periodo de 4 horas, en días no consecutivos y que únicamente tiene carácter esencial el servicio de mantenimiento correctivo (incidencias en tiempo real), se considera proporcionado establecer una plantilla de servicios mínimos del 50% de la plantilla programada diaria dedicada al mantenimiento del SATE. La actividad de la empresa SIEMENS mencionada en el informe de Aena la realiza actualmente VANDERLANDE.

## 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 253/2024, de 12 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible*, en su artículo 2.1 y 2.3 y), dispone que la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible 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 responsables de prestar el servicio, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para su prestación, establecer la plantilla concreta de trabajadores llamados a cumplir con los mínimos para el mantenimiento correctivo del SATE. Dicha plantilla, en cualquier caso, ha de ser suficiente, pero no más de la estrictamente necesaria para cumplir con lo establecido en esta Resolución.

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

Asimismo, el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014 (recurso 959/2011), por lo que respecta a la plantilla mínima, ha considerado lo siguiente: (...) «la Orden estipula en el punto 2º que los mismos han de ser atendidos con “el personal estrictamente necesario, (...)» añadiendo que «Así las cosas, no puede afirmarse en modo alguno que haya una delegación en la fijación de los servicios mínimos, que están descritos en términos concretos (...) a favor de la empresa, a no ser que se pretenda que la autoridad gubernativa deba concretar el





número exacto de trabajadores o deba precisar los trabajadores concretos que deben atender los servicios mínimos, lo que en modo alguno es exigible». En coherencia con estos criterios, se hace notar que, a diferencia de otros servicios públicos de movilidad, la presente autoridad gubernativa no presta los servicios de transporte aéreo, como tampoco presta los servicios de asistencia en tierra asociados, directamente ni a través de organismos o empresas mercantiles estatales, sino que éstos servicios son prestados por compañías privadas, en un sector liberalizado, cuya organización y gestión empresarial interna no es posible de ser conocida por la autoridad gubernativa en el breve plazo de diez días naturales del que dispone para dictar la resolución de servicios mínimos, de conformidad con el artículo cuarto del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo.

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

Establecer como servicios mínimos para los días y periodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga:

- Para la empresa TOTSERIMAN, el 50% de la plantilla programada diaria para el mantenimiento del SATE en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.
- Para la empresa OUTSMART, el 50% de la plantilla programada diaria para el mantenimiento del SATE en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

En consecuencia, las empresas afectadas deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten, como mínimo, los servicios establecidos en esta Resolución, salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones.

Esta resolución entrará en vigor el 2 de abril y estará vigente hasta el día 30 de junio de 2026. Si la huelga no se ha desconvocado antes de esa fecha se deberá solicitar una nueva resolución de servicios mínimos con la antelación adecuada.





La presente resolución deja sin efectos la resolución dictada por la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible el pasado 6 de marzo de 2026: Resolución por la que se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales para la comunidad a mantener durante la huelga en Outsmart Assistance S.L. y Totseriman S.L. convocada por el Sindicato Alternativa Social de Clase (ASC).

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 a las empresas TOTSERIMAN y OUTSMART las cuales darán traslado de la misma al Comité de Huelga para su conocimiento y cumplimiento.

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

La presente Resolución pone fin a la vía administrativa conforme a lo previsto en el artículo 114 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*.

Conforme a lo previsto en los artículos 123 y 124 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas*, contra esta Resolución, por la que se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales para la comunidad a mantener en las empresas afectadas durante la huelga convocada por el sindicato ASC en TOTSERIMAN y OUTSMART 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

José Antonio Santano Clavero

