



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 SECTORIAL DE LIMPIEZA DE EDIFICIOS Y LOCALES EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA, CONVOCADA POR LOS SINDICATOS CCOO Y UGT.

1. CONVOCATORIA DE HUELGA

Los sindicatos Comisiones Obreras (CCOO) y Unión General de Trabajadores (UGT) han comunicado a la Generalitat de Catalunya la declaración de huelga del sector de Limpieza de Edificios y Locales en la Comunidad Autónoma de Cataluña desde las 6:00 horas del 15 de diciembre de 2022 hasta las 6:00 horas del 17 de diciembre de 2022. La asociación de empresas ASPEL ha solicitado a este Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de servicios mínimos.

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

2.1.Principales características de los aeropuertos afectados

En el año 2019, previo a la crisis provocada por la COVID-19, se registraron en los aeropuertos situados en la Comunidad Autónoma de Cataluña un total de 55,7 millones movimientos de pasajeros. Se operaron en los aeropuertos citados 447,7 mil operaciones y se transportaron 176,9 miles de toneladas de mercancía.

De entre los aeropuertos en los que está convocada la huelga, Barcelona fue claramente el que más pasajeros registró, con 52,7 millones de movimientos de pasajeros, seguido de Girona (1,9 millones) y Reus con 1,0 millones de pasajeros. El principal mercado en estos





aeropuertos fue el comunitario, que supuso el 55,4% de los movimientos de pasajeros transportados, seguido por el doméstico con el 25,2%.

En el año 2020, con la crisis de movilidad y de demanda aérea provocada por la COVID-19, en la Comunidad Autónoma de Cataluña se registraron 13,0 millones de movimientos de pasajeros en 195,8 mil operaciones, un 76,7% y 56,3% menos que en el año 2019, respectivamente.

En 2021, la Comunidad Autónoma de Cataluña recuperó parte de los pasajeros perdidos en estos aeropuertos alcanzando 19,4 millones de movimientos de pasajeros, un 49,4% más que en 2020, pero todavía un 65,2% por debajo de los transportados en 2019. Registró 262,6 mil operaciones, un 34,1% más que en 2020 y un 41,3% menos que en 2019. El volumen de mercancía transportada alcanzó los 136,2 miles de toneladas, un 18,7% más que en 2020 y un 23,0% menos que en 2019. El aeropuerto principal siguió siendo Barcelona con 18,9 millones de movimientos de pasajeros. En el reparto de mercados, el comunitario es el más relevante con el 43,6% de la cuota de pasajeros transportados, seguido por el doméstico con el 39,5%.

En el acumulado a octubre de 2022, se han transportado en los aeropuertos afectados 37,3 millones de movimientos de pasajeros, un 153,1% más que en el mismo periodo de 2021 y un 22,7% menos que en el de 2019. Se han operado hasta el momento más de 326,2 mil operaciones, un 53,7% más que en los mismos diez meses de 2021 (y un 14,9% menos que en el mismo periodo de 2019). El mercado dominante sigue siendo el comunitario con el 46,3% de los movimientos de pasajeros.

Para el periodo de huelga convocada, hay previstos 1.515 movimientos y casi 273 mil asientos ofertados. Atendiendo a los factores de ocupación previstos en cada mercado volado para el mes de diciembre en cada aeropuerto, se estima que más de 219 mil pasajeros podrían verse afectados.

2.2.Crisis sanitaria provocada por la COVID-19 y seguridad en el transporte aéreo

La situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19 y su evolución ha puesto de relieve el desafío de proteger la salud de la población a la vez que se tratan de mitigar y minimizar las consecuencias socioeconómicas mediante la adopción de medidas dirigidas a abordar y atenuar las perturbaciones que afectan a la economía por distintas vías.





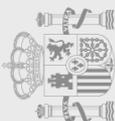
En *Real Decreto-ley 26/2020 de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda*, en su capítulo II, se establecían una serie de medidas para minimizar el riesgo de contagio de la COVID-19 en el transporte aéreo, disponiendo en su artículo 3 la incorporación al ordenamiento jurídico interno las Directrices adoptadas por Agencia de la Unión Europea para la Seguridad de la Aviación (EASA) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC). Sin embargo, los artículos del mencionado capítulo han sido derogados por el *Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural*, que en el artículo 9 del Título II establece que las Directrices mencionadas anteriormente pasan a tener el carácter de recomendaciones, pero señalando en el artículo 11 del mismo título que *los aeropuertos de interés general abiertos al tráfico civil situados en territorio español y las compañías aéreas de transporte aéreo de pasajeros que operen en los aeropuertos españoles, en sus respectivos ámbitos de responsabilidad y para las operaciones que desarrollen, observarán, en la medida de lo posible, las directrices operativas*.

Además, hay que señalar que, según el *Real Decreto 286/2022, de 19 de abril, por el que se modifica la obligatoriedad del uso de mascarillas durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por la COVID-19*, el uso de mascarilla sigue siendo obligatorio en los medios de transporte aéreo.

Es preciso señalar que actualmente las restricciones en todos los niveles de la administración se están rebajando y, considerando que gran parte de la población ya está vacunada, se justifica que los porcentajes excepcionales de protección que se adoptaron en huelgas precedentes similares durante la pandemia se vayan reduciendo –como en el presente caso– para converger hacia porcentajes que, siendo mayores que los que hubo antes de la pandemia –puesto que las Directrices mencionadas en el párrafo anterior, sin ser obligatorias, están recomendadas–, sean más coherentes con la situación actual, que no es la misma que teníamos durante los meses álgidos de la pandemia.

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).

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

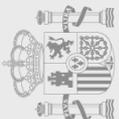
La esencialidad del transporte aéreo se ha de hacer extensiva a todas aquellas actividades económicas y técnicas que forman parte de la cadena de servicios imprescindibles para el funcionamiento del transporte y la utilización de las infraestructuras aeroportuarias, especialmente en lo referido a las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

Además, el modo aéreo es utilizado para transportar, entre otras, mercancías perecederas, y así mismo contribuye a la prestación del servicio de correo postal universal cuya esencialidad está establecida en el art.1 del RD 556/1987, de 24 de abril, y ha sido reconocida también por la jurisprudencia.

Igualmente se consideran esenciales, por su propia naturaleza, los vuelos 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.

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

A continuación, se describen las actividades afectadas por la convocatoria de huelga, que resultan imprescindibles para la correcta realización de las operaciones aéreas, cuya esencialidad está vinculada tanto a la propia esencialidad del transporte aéreo como a la protección de la salud (Art.43 CE), en especial en la situación de crisis sanitaria provocada por la COVID-19, y a la obligación de garantizar la seguridad ciudadana (Arts.104.1 y 149.1 CE).





3.1. Servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea

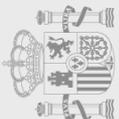
La esencialidad de los servicios de limpieza en el transporte aéreo está vinculada a la propia esencialidad del transporte aéreo, a la salud pública como bien constitucionalmente protegible –especialmente tras la pandemia de la COVID-19– y a la necesidad de garantizar tanto la seguridad de las operaciones como la protección contra actos ilícitos.

Por lo que respecta a las zonas públicas de los edificios terminales de los aeropuertos, están afectados los servicios de limpieza, desinfección y reposición en baños, así como los servicios de limpieza y retirada de materiales orgánicos en todas las zonas públicas, y resultan esenciales por evidentes razones de salud pública e higiene, cuya falta de prestación podría afectar a la operatividad del aeropuerto al dificultar el tránsito de pasajeros. Por ello, se deben garantizar unos servicios suficientes de limpieza, desinfección y reposición en baños y unos servicios limitados de limpieza y retirada de materiales orgánicos en las zonas públicas de los edificios terminales del aeropuerto y en todas las dependencias técnicas y operativas del aeropuerto.

Por lo que respecta a los servicios de limpieza en el lado tierra del resto del recinto aeroportuario, son necesarios para permitir el correcto acceso y flujo de pasajeros y de trabajadores a las instalaciones aeroportuarias en condiciones de seguridad. Esta limpieza afecta a la recogida de basuras o restos y su traslado a contenedores. En su ámbito de aplicación se incluyen, por ejemplo, todos los viales de acceso de entrada y salida al aeropuerto dentro del límite de propiedad, viales internos de uso restringido en el lado tierra, aceras y viales de los edificios terminales, tanto llegadas como salidas, canaletas y cunetas junto a terminales, casetas y zonas de recogida de basuras y mobiliario urbano. Por tanto, estos servicios son necesarios puesto que es necesario mantener unas condiciones de salubridad y seguridad suficientes para prevenir posibles incendios, evitar la presencia de objetos cortantes o punzantes, etc.

Por otro lado, hay que tener en cuenta el estado de alerta antiterrorista declarado (nivel 4 – riesgo alto, en una escala de 1 a 5, siendo 1 riesgo bajo y 5 riesgo muy alto), por lo que es importante mantener despejadas y controladas las papeleras o contenedores ubicados en zonas próximas a las áreas de circulación de pasajeros y vehículos.

También merecen mención especial las obligaciones de la empresa relativas al tratamiento de vertidos para la protección del medio ambiente y los residuos orgánicos que puedan afectar a la salud pública.





Por lo que respecta a los servicios de navegación aérea prestados desde la torre de control y desde el conjunto de instalaciones o centros de trabajo situados en los aeropuertos afectados, hay que tener en cuenta que atienden la totalidad de los vuelos que operan en el espacio de responsabilidad asignado, por lo tanto no deben verse afectados por los posibles efectos negativos de esta convocatoria de huelga. Las instalaciones fundamentales de las dependencias en el aeropuerto tales como salas de operaciones, salas técnicas, espacios de descanso y reposo, servicios higiénicos y todas aquéllas que puedan afectar a la operatividad de las instalaciones, deberán estar atendidas de forma que no se ponga en peligro la prestación del servicio y la seguridad de la navegación aérea. Por todo ello, se deben garantizar unos servicios suficientes de limpieza, desinfección y reposición en baños por razones evidentes de higiene, así como en todas las dependencias e instalaciones técnicas de navegación aérea de la torre de control, por ser estos servicios esenciales para garantizar la seguridad, mantener la operatividad de los sistemas y garantizar la seguridad en las operaciones aéreas. Igual tratamiento deberá proporcionarse al resto de dependencias periféricas del aeropuerto y, en particular, el edificio del servicio de salvamento y extinción de incendios y la central eléctrica, por ser estos servicios esenciales para garantizar la seguridad y mantener la operatividad del aeropuerto.

Por lo que se refiere a la limpieza de los recintos aeroportuarios en el lado aire, se incluye, por ejemplo, la retirada continuada de cualquier objeto (tornillos, piedras, madera, lastre, etc.) existente en el lado aire que pueda introducirse en los motores de las aeronaves y generar un incidente o accidente grave o aquellos residuos que pongan en peligro la seguridad de los trabajadores en esas zonas.

La zona restringida del lado aire abarca instalaciones como la plataforma completa, las calles de rodaje y pistas, las aceras y vías de servicio, las zonas de carrillos de entrega de equipajes, las zonas de equipos de handling y estacionamiento de vehículos, las zonas de compactadores, las zonas de depósito de aguas residuales, halconeras, zonas de bomberos y papeleras lado aire, donde se depositan todos los FOD (artículo o sustancia ajena a la aeronave o sistema que podría, potencialmente, causar daño).

Por tanto, debe tenerse en cuenta que la limpieza de estas zonas tiene entre sus objetivos evitar que cualquier obstáculo o residuo presente en dichas instalaciones cause un incidente o accidente de menor o mayor gravedad, tanto para las aeronaves como para los trabajadores del aeropuerto. Así, estas instalaciones operativas, imprescindibles para poder llevar a cabo el transporte aéreo, deberán estar atendidas de forma que no se ponga en peligro la prestación del servicio, la seguridad de las personas, y la seguridad del tránsito aéreo.





3.2. Servicio de limpieza de aeronaves (Asistencia en tierra)

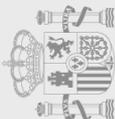
Por lo que respecta a los servicios de asistencia en tierra, la *Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad*, incorporada al ordenamiento jurídico interno por el *Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por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

En definitiva, la operación aérea solo puede producirse si está garantizada la prestación de los siguientes servicios:

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 la presente convocatoria, está afectado el servicio de asistencia de limpieza y servicio a la aeronave que comprende: a) La limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua; b) La climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave; c) El acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.

Además hay que tener en cuenta que, a pesar de que las *Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia COVID-19* han pasado de ser una obligación a una recomendación, el uso de mascarilla en los medios de transporte aéreo sigue siendo obligatorio, por lo que es necesario gestionar el material sanitario de desecho a bordo (guantes, mascarillas, etc.).





4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS RELATIVOS A LA LIMPIEZA EN LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS Y DE NAVEGACIÓN AÉREA

Por todo lo citado previamente, se deben garantizar unos servicios suficientes de limpieza, por ser estos servicios esenciales, en línea con lo dispuesto en la sentencia del Tribunal Supremo de 22 de diciembre de 2010, manteniendo a su vez el necesario equilibrio con el derecho fundamental a la huelga.

4.1. 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
- 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.

4.2. 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. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS RELATIVOS A LA LIMPIEZA DE AERONAVES (ASISTENCIA EN TIERRA)

El volumen de tráfico aéreo durante 2021 se ha visto drásticamente reducido por efecto de la pandemia COVID-19, de forma tal que ha disminuido no solo el tráfico aéreo, sino también la ocupación de los vuelos que se determina mediante los denominados factores de ocupación, o lo que es lo mismo, el porcentaje de asientos de las aeronaves que se ocupan en cada vuelo frente al total de asientos disponibles. Sin embargo, en 2022 se ha producido una recuperación importante del volumen de tráfico y, durante este verano, los factores de ocupación han alcanzado valores cercanos a los del año 2019.

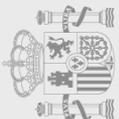
A fin de valorar el alcance de la huelga se toma en consideración el número de pasajeros potencialmente afectados, valorándose las alternativas disponibles para el pasaje en su conjunto, tanto por la posibilidad de reubicación en otras compañías aéreas como por la existencia de medios de transporte públicos que puedan considerarse sustitutivos razonables del modo de transporte aéreo.

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

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

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

- los vuelos que tuvieran su hora de inicio programada antes del inicio del período de huelga y prevista su llegada durante el mismo,
- las operaciones técnicas de posicionamiento (movimiento de una aeronave y su tripulación a un aeropuerto sin pasajeros ni carga, para realizar una operación





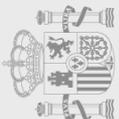
comercial desde dicho aeropuerto) necesarias para llevar a cabo un servicio de los considerados esenciales.

- otras operaciones similares a las anteriores, necesarias tanto para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo respecto de los cuales se fijan servicios mínimos como para los servicios posteriores a la finalización de cada periodo de huelga.

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

El criterio para la imposición de servicios mínimos se basa en establecer un porcentaje de vuelos a proteger respecto del total de vuelos programados, en el aeropuerto afectado. De no establecerse tal protección podría suceder que muchos de los vuelos programados hubieran de ser cancelados, por lo que la idea al establecer la protección es conseguir que cierto número de vuelos en cada ruta no deban ser cancelados por razón de la huelga, de manera que aquellos pasajeros que se estima no tendrán alternativas razonables de transporte, ni sea probable que modifiquen su intención de viajar, puedan ser ubicados en el conjunto de vuelos protegidos. Naturalmente y a pesar de la protección prevista en esta resolución, algunos vuelos podrían verse cancelados por motivos ajenos a la huelga que se dan en condiciones habituales del transporte como puedan ser causas meteorológicas adversas, otras huelgas ajenas a este conflicto, etc. Esta resolución no pretende abarcar más allá de la afección que pueda suponer la huelga en sí misma.

El porcentaje de vuelos a proteger se calcula empleando junto con el porcentaje de pasajeros a reubicar, el factor de ocupación asociado a cada aeropuerto afectado para el mes de diciembre. En este sentido se ha tenido en cuenta que se prevé que los factores de ocupación durante 2022 sean similares a los de 2019. Así, el factor de ocupación para diciembre de 2022 se ha calculado obteniendo primero el factor de ocupación real registrado por el aeropuerto en el mes de noviembre y diciembre de 2019 (último año normalizado previo a la pandemia). A partir de estos datos y del factor de ocupación registrado en el mes de noviembre de 2022 (última medida real disponible) se obtiene el estimado para diciembre de 2022. Para ello, se ha aplicado al observado en noviembre de 2022, el incremento que experimentó este parámetro en diciembre mes de 2019 frente a noviembre de ese mismo año.





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

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

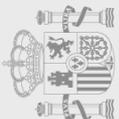
5.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público y otras operaciones de interés público

El Reglamento (CE) 1008/2008, *del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios en la Comunidad*, permite que los Estados Miembros impongan obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares de rutas que se consideren esenciales para el desarrollo económico y social de la región servida por un aeropuerto. Así ha ocurrido con la ruta aérea Barcelona-Badajoz y Badajoz-Barcelona, en la que la obligación de servicio público establecida viene a cubrir una demanda de servicios de transporte insuficientemente atendida por otros modos de transporte. Por lo tanto, los vuelos regulares realizados en las fechas que resulten afectadas por la huelga sobre rutas sobre las que recaen obligaciones de servicio público establecidas por el Gobierno se protegen al 100%.

En su caso, se protegen el 100% de los vuelos dedicados a labores de emergencia, tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc., necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos.

5.2. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.

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





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

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado diciembre-22	Pax a reubicar	Protección diciembre-22
BARCELONA	81%	90%	73%

Tal y como se ha explicado al inicio del punto 5, se ha obtenido el factor de ocupación para el mes de diciembre para el aeropuerto de Barcelona a partir del dato promedio del mes de noviembre de 2022 (último dato actualizado disponible) aplicando el porcentaje de variación experimentado en 2019. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el mes de diciembre, y que se debe garantizar el transporte del 90% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en el aeropuerto, para que puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

En el periodo de estudio utilizado para calcular el factor de ocupación, tan solo se registró un número significativo de vuelos de este tipo en el aeropuerto de Barcelona. Si finalmente se programara alguno en otros aeropuertos a lo largo de la huelga, se aplicará el mismo factor de protección que al aeropuerto de Barcelona.

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

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





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

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado diciembre-22	Pax a reubicar	Protección diciembre-22
BARCELONA	84%	65%	55%
GIRONA	81%		53%
REUS	68%		44%

Tal y como se ha explicado al inicio del punto 5, se ha obtenido el factor de ocupación para el mes de diciembre para cada aeropuerto a partir del dato promedio del mes de noviembre de 2022 (último dato actualizado disponible) aplicando el porcentaje de variación experimentado en 2019. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el mes de diciembre, y que se debe garantizar el transporte del 65% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en los aeropuertos afectados, para que puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

En el periodo de estudio utilizado para calcular el factor de ocupación, tan solo se registró un número significativo de vuelos de este tipo en los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus. Si finalmente se programara alguno en otros aeropuertos a lo largo de la huelga, se aplicará el factor de protección promedio de los anteriores.

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

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

Según la experiencia previa acumulada, se estima que en torno a un 10% de los pasajeros cancelará sus reservas o modificará su intención de compra y tomará la decisión de volar con





otra compañía no afectada por la convocatoria de huelga. De la misma manera, se estima que el 50% de los usuarios sería reubicado por la propia compañía en medios de transporte alternativos o en vuelos de otra aerolínea, o ellos mismos deberán buscar un medio alternativo de transporte. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 40% de los usuarios restantes en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado diciembre-22	Pax a reubicar	Protección diciembre-22
BARCELONA	79%	40%	32%

Tal y como se ha explicado al inicio del punto 5, se ha obtenido el factor de ocupación para el mes de diciembre para cada aeropuerto a partir del dato promedio del mes de noviembre de 2022 (último dato actualizado disponible) aplicando el porcentaje de variación experimentado en 2019. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el mes de diciembre, y que se debe garantizar el transporte del 40% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en los aeropuertos afectados, para que puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

En el periodo de estudio utilizado para calcular el factor de ocupación, tan solo se registró un número significativo de vuelos de este tipo en el aeropuerto de Barcelona. Si finalmente se programara alguno en otros aeropuertos a lo largo de la huelga, se aplicará el factor de protección promedio de los anteriores.

5.5. Otros vuelos

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

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





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

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

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

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

6. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

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

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

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





de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia sobre la gestión directa de los aeropuertos de interés general, en cuyo art.17.1.b) se especifica que la gestión directa de los aeropuertos de interés general comprende la fijación de los servicios mínimos en caso de huelga.

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

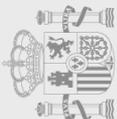
7. CONSIDERACIONES FINALES

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

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

Finalmente, es importante destacar que la seguridad de las operaciones, así como la seguridad sanitaria necesaria para evitar la propagación de la COVID-19, en ningún caso, deben ser alteradas por la huelga.

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





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

RESUELVO

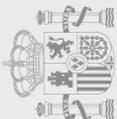
1º. Establecer como servicios mínimos para los días afectados legalmente por la convocatoria de huelga en los servicios de limpieza aeroportuaria e instalaciones de navegación aérea que sean esenciales para el transporte aéreo en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Cataluña:

- a) El 100% de la plantilla programada para los servicios de retirada de mascarillas, guantes y materiales orgánicos.
- b) Una plantilla de servicios mínimos del 60% de la plantilla programada diaria para la limpieza de aseos de los edificios terminales de los aeropuertos y de un 30% de la plantilla programada para el resto de las zonas públicas interiores.
- c) Una plantilla de servicios mínimos del 60% de la plantilla programada diaria para la limpieza y asepsia de todas las dependencias técnicas y operativas asociadas a los aeropuertos e instalaciones de control de tráfico aéreo.
- d) Una plantilla de servicios mínimos del 30% de la plantilla programada diaria 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, así como una plantilla de servicios mínimos del 60% para la limpieza, y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior de los edificios terminales del aeropuerto en el lado aire.

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

2º. Establecer como servicios mínimos, para los días afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los que resulten de aplicar los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público programados con origen o destino en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Cataluña, expresados en número de frecuencias diarias (vuelos de ida y vuelta), en relación con la prestación de los servicios de asistencia en tierra de limpieza y servicio de la aeronave habituales y necesarios para la realización de los vuelos. El resultado así obtenido se redondeará por exceso al número entero más próximo.

- a) En aquellas rutas aéreas en las que existan obligaciones de servicio público, el 100% de las frecuencias establecidas en la normativa de aplicación.





- b) El 100%, en su caso, de los vuelos dedicados a labores de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc.
- c) Servicios en rutas domésticas hacia o desde territorios no peninsulares:

Aeropuertos	Protección diciembre-22
BARCELONA	73%

Si se programaran servicios en otros aeropuertos a lo largo de la huelga, se aplicará el mismo factor de protección que al aeropuerto de Barcelona.

- d) 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 peninsulares y ciudades extranjeras en todo caso:

Aeropuertos	Protección diciembre-22
BARCELONA	55%
GIRONA	53%
REUS	44%

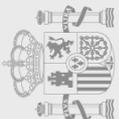
Si se programaran servicios en otros aeropuertos a lo largo de la huelga, se aplicará el factor de protección promedio de los anteriores.

- e) 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 diciembre-22
BARCELONA	32%

Si se programaran servicios en otros aeropuertos a lo largo de la huelga, se aplicará el factor de protección promedio de los anteriores.

- f) En su caso, los vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, cuando éstos se efectúen con aeronaves dedicadas





exclusivamente a carga. Asimismo, los servicios necesarios para el transporte de correo postal universal y productos perecederos en los vuelos protegidos.

- g) Aquellas operaciones técnicas de posicionamiento y otras tales como la situación de tripulaciones, necesarias para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales, los operados en los periodos entre jornadas de huelga y los posteriores a la finalización de la misma.
- h) Aquellos vuelos, tanto de carga como de pasajeros, cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

La protección alcanza tanto a los vuelos regulares como a los chárter.

En consecuencia, 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 del conjunto de las operaciones.

La resolución se publicará en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para conocimiento público. Sin perjuicio de lo anterior, se remitirá la presente Resolución a la Asociación Profesional de Empresas de Limpieza (ASPEL), la cual dará traslado de la misma al Comité de Huelga para su conocimiento y cumplimiento.

Se remitirá igualmente la presente Resolución a AENA SME, S.A., que dará traslado a las empresas que presten servicios en el aeropuerto y 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.

AENA SME, S.A. vigilará el cumplimiento 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 en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma de Cataluña podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de un mes, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Madrid a la fecha de la firma electrónica

LA SECRETARIA DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Por delegación según Orden TMA/221/2022

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

