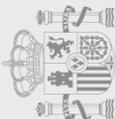




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN GROUNDFORCE, DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR EL SINDICATO CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO (CGT).

1. CONVOCATORIA DE HUELGA.....	2
2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....	3
3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	4
Servicios de asistencia en tierra (Handling).....	6
4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS	7
4.1. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	9
4.2. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.....	10
4.3. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	12
4.4. Otros vuelos.....	13
5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS.....	13
6. CONSIDERACIONES FINALES.....	15
RESUELVO.....	15





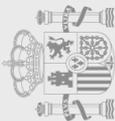
1. CONVOCATORIA DE HUELGA

La convocatoria de huelga afecta al personal de las siguientes empresas (en adelante GROUNDFORCE):

- GROUNDFORCE BCN 2015 UTE
- GROUNDFORCE MAD 2015 UTE
- GROUNDFORCE IBZ 2015 UTE
- GROUNDFORCE PMI 2015 UTE
- GROUNDFORCE LPA 2015 UTE
- GROUNDFORCE FUE 2015 UTE
- GROUNDFORCE BIO 2015 UTE
- GROUNDFORCE TFN 2015 UTE
- GROUNDFORCE ALC 2015 UTE
- GROUNDFORCE VLC 2015 UTE
- GROUNDFORCE ZAZ 2015 UTE
- GROUNDFORCE AGP 2015 UTE
- GLOBALIA COORPORACION

Los centros de trabajo afectados son los de Málaga, Alicante, Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Ibiza, Gran Canaria, Madrid, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia y Zaragoza.

Según se refleja en el escrito de convocatoria, de fecha 8 de diciembre de 2022, dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, la huelga se llevará a cabo en el siguiente calendario:





- a. Diciembre: del día 20 al 31 de diciembre de 2022, ambos incluidos, en los siguientes horarios:
 - de 04:00 a 8:00 horas
 - de 13:00 a 17:00 horas
 - de 21:00 a 01:00 horas
- b. Enero: del día 1 al 6 de enero de 2023, ambos incluidos, en los siguientes horarios:
 - de 04:00 a 8:00 horas
 - de 13:00 a 17:00 horas
 - de 21:00 a 01:00 horas

En la reunión de mediación celebrada en el SIMA (Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje) entre la representación sindical y la de las empresas el día 5 de diciembre de 2022, no se alcanzó un acuerdo entre las partes, por lo que, en fecha 16 de diciembre Groundforce solicitó de este Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los mismos.

Según la información proporcionada por la representación de las empresas integradas en Groundforce, están convocados a la huelga 4.449 trabajadores. Durante las jornadas y periodos de huelga, está previsto que se preste servicio a un total de 6.464 vuelos programados.

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

2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo a la huelga de Tripulantes de Cabina de Pasajeros convocada por los sindicatos USO-STA y SITCPLA en las empresas RYANAIR DAC, CREWLINK IRELAND LTD y WORKFORCE INTERNATIONAL CONTRACTORS LTD, que se inició el día 8 de agosto de 2022 y que finalizará el día 7 de enero de 2023, y que coincide con la presente huelga los días 21, 22, 26, 27, 28 y 29 de diciembre de 2022 y los días 4 a 6 de enero de 2023, ambos incluidos. También se desarrolla en paralelo a la huelga de





Tripulantes de Cabina de Pasajeros convocada por el sindicato STAVLA en la empresa VUELING AIRLINES S.A, que se inició el 1 noviembre de 2022 y que finalizará el día 31 de enero de 2023, y que coincide con la presente huelga los días 23, 26, 30 y 31 de diciembre de 2022 y los días 1, 3,4 y 5 de enero de 2023. En ambas huelgas se publicaron resoluciones de servicios mínimos y no se espera que tengan una influencia significativa en las posibilidades de reubicación de los pasajeros afectados por la presente convocatoria de huelga. Además, está convocada una huelga de pilotos, denominados Tripulantes Técnicos de Vuelo, de la empresa AIR NOSTRUM LAM S.A, que coincidiría con la presente huelga los días 22, 23, 26, 27, 29 y 30 de diciembre de 2022 y los días 2 y 3 de enero de 2023 para la que también se ha publicado una resolución de servicios mínimos.

En el año 2019, previo a la crisis provocada por la COVID-19, las compañías que utilizan los servicios de asistencia en tierra de GROUNDFORCE realizaron en los aeropuertos afectados por la huelga (Málaga-Costa del Sol, Alicante-Elche Miguel Hernández, Barcelona-El Prat Josep Tarradellas, Bilbao, Fuerteventura, Ibiza, Gran Canaria, A.S. Madrid-Barajas, Palma de Mallorca, Tenerife Norte-C. La Laguna, Valencia y Zaragoza) un total de 41,7 millones de movimientos de pasajeros. Se operaron en los aeropuertos citados 307,2 mil operaciones y se transportaron cerca de 221 mil toneladas de mercancía (más del 90% de este volumen de carga pasó por los aeropuertos de A.S. Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat Josep Tarradellas y Zaragoza).

De entre los aeropuertos en los que está convocada la huelga, Madrid-Barajas fue el que más pasajeros registró con 13,8 millones y gran parte de estos pasajeros fueron transportados por Air Europa (10,0 millones). Le sigue el aeropuerto de Barcelona con 6,6 millones y Palma de Mallorca con 5,6 millones de pasajeros. El principal mercado de las compañías afectadas por la huelga fue el comunitario, que supuso el 54,5% de los movimientos de pasajeros transportados, seguido por el mercado doméstico con el 25,9% de los pasajeros atendidos por Groundforce en 2019.

En el año 2020, con la crisis de movilidad y de demanda aérea provocada por la COVID-19, las compañías atendidas registraron 12,6 millones de movimientos de pasajeros en 116,4 mil operaciones, un 69,9% y 62,1% menos que en el año 2019, respectivamente. El sector de transporte de mercancía, que se vio menos afectado por la crisis sanitaria, movilizó 127 mil toneladas de carga un 38,2% menos que en 2019.

En 2021, las compañías afectadas recuperaron parte de los pasajeros perdidos en estos aeropuertos alcanzando 18,9 millones de movimientos de pasajeros, un 50,6% más que en





2020, pero todavía un 54,6% por debajo de los transportados en 2019. Se registraron 163,6 mil operaciones, un 40,6% más que en 2020 y un 46,7% menos que en 2019. El volumen de mercancía transportada alcanzó los 179 miles de toneladas, un 31,2% más que en 2020 y un 18,9% menos que en 2019. En el mercado de la carga destacó el aeropuerto de Zaragoza transportando 76,4 miles de toneladas en 2021, un 28,3% más que en 2019. En el reparto de mercados, el comunitario siguió siendo el más relevante con el 50,5% de la cuota de pasajeros transportados, seguido por el doméstico con el 27,2%.

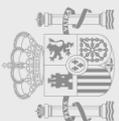
En el acumulado a noviembre de 2022, las compañías a las que Groundforce presta servicios de handling han transportado en los aeropuertos descritos 33,9 millones de movimientos de pasajeros, un 101,4% más que en el mismo periodo de 2021 y un 12,4% menos que en el de 2019. Se han operado hasta el momento más de 237,7 mil operaciones, un 63,6% más que en los mismos once meses de 2021 (y un 16,5% menos que en el mismo periodo de 2019). El volumen de mercancía transportado alcanzó los 202 miles de toneladas, superando en un 26,0% al de 2021 y en 0,9% al de 2019. El mercado dominante sigue siendo el comunitario con el 48,0% de los pasajeros atendidos.

De acuerdo con la programación de vuelos facilitada por la compañía y en las franjas horarias de huelga convocada, está previsto que Groundforce atienda 6.464 movimientos (de los cuales, 168 corresponden a vuelos de carga en los aeropuertos de Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Valencia y Zaragoza) en los que se ofertan aproximadamente 1 millón de asientos. Así, atendiendo a los factores de ocupación estimados para cada uno de los aeropuertos afectados, se estima que en torno a 860 mil pasajeros puedan verse afectados.

3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

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

Otro factor adicional que viene justificando el carácter esencial que concurre en el transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional, alcanzando el 12,4% del PIB en 2019. Debido a las circunstancias derivadas de la pandemia de COVID 19 se produjo una caída





del PIB situándose en torno al 11% así como una reducción de la contribución del sector turístico al mismo, contribución que, sin embargo, ha ido recuperándose paulatinamente y de forma significativa durante 2022 y que pone de manifiesto la importancia del transporte aéreo para la economía.

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

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

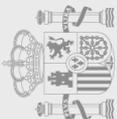
A continuación, se describen las actividades incluidas en la citada convocatoria de huelga, que resultan imprescindibles para la correcta realización de las operaciones aéreas.

Servicios de asistencia en tierra (Handling)

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

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

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





10. La asistencia de transporte de superficie.
11. La asistencia de mayordomía.

En el presente caso la huelga afecta a las categorías reflejadas en los epígrafes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 y 10.

4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

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 se espera que, durante el periodo de Navidad de 2022 - 2023, los factores de ocupación alcancen valores cercanos a los del periodo 2019 - 2020.

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

El porcentaje de vuelos a proteger se calcula empleando junto con el porcentaje de pasajeros a reubicar, el factor de ocupación de los vuelos de las compañías a las que atiende GROUNDFORCE para el periodo en el que está convocada la huelga. Para el periodo de Navidad, en el que históricamente se registran unos niveles de tráfico muy elevados, se van a utilizar los valores de factor de ocupación medios que se registraron en diciembre del año 2019 y de enero del año 2020, durante los mismos días en que está programada la huelga. Se espera que durante este periodo la demanda de viajar sea similar a la del periodo de Navidad de 2019-2020 y por lo tanto también lo sea el factor de ocupación.





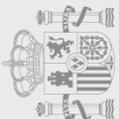
El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto con las compañías a las que atiende GROUNDFORCE en un mes por el número de asientos ofertados por las compañías en ese aeropuerto durante ese mismo mes.

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

4.1. 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 Navidad 2022/2023	Pasajeros a reubicar	Protección
MADRID-BARAJAS	81%	90%	73%
ALICANTE	81%		73%
BARCELONA	81%		73%
BILBAO	76%		68%
FUERTEVENTURA	89%		80%
GRAN CANARIA	89%		80%
IBIZA	71%		64%
MÁLAGA	82%		74%
PALMA DE MALLORCA	77%		69%
TENERIFE NORTE	83%		75%
VALENCIA	66%		59%
ZARAGOZA	-		72%

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

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

Para el caso del aeropuerto de Zaragoza, en el periodo de estudio utilizado para calcular el factor de ocupación no operaron vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

4.2. 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 Navidad 2022/2023	Pasajeros a reubicar	Protección
MADRID-BARAJAS	83%	65%	54%
ALICANTE	79%		51%
BARCELONA	80%		52%
BILBAO	81%		53%
FUERTEVENTURA	-		52%
GRAN CANARIA	-		52%
IBIZA	-		52%
MÁLAGA	80%		52%
PALMA DE MALLORCA	-		52%
TENERIFE NORTE	-		52%
VALENCIA	77%		50%
ZARAGOZA	-		52%

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

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

Para el caso de los aeropuertos de Fuerteventura, Gran Canaria, Ibiza, Palma de Mallorca, Tenerife Norte y Zaragoza en el periodo de estudio utilizado para calcular el 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 aplicaría un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

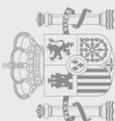
4.3. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas

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 Navidad 2022/2023	Pasajeros a reubicar	Protección
MADRID-BARAJAS	77%	40%	31%
ALICANTE	78%		31%
BARCELONA	82%		33%
BILBAO	71%		28%
MÁLAGA	86%		34%
VALENCIA	78%		31%
ZARAGOZA	-		31%

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





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

Para el caso del aeropuerto de Zaragoza, en el periodo de estudio utilizado para calcular el 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 aplicaría un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

4.4.Otros vuelos

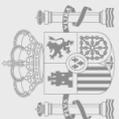
Adicionalmente, se deben tener en cuenta los vuelos de posicionamiento, que son aquellos necesarios para trasladar una aeronave de un aeropuerto a otro sin pasaje comercial, ni carga de pago, para prestar desde este último un servicio. De entre todos los vuelos de posicionamiento que se llevan a cabo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

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

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

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

Los anteriores extremos han sido avalados por sentencia del Tribunal Supremo de 13 de enero de 2014 donde se indica que: " (...) Se trata de servicios que se justifican de forma razonable





en su propia configuración, puesto que se trata de los vuelos que no quedan plenamente dentro del período de la huelga, de los vuelos que atienden obligaciones de servicio público, del transporte de correo, medicamentos, prensa diaria y productos perecederos y de las operaciones técnicas necesarias para la realización de dichos vuelos (...)”.

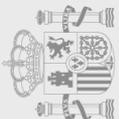
5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

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

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

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

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





6. CONSIDERACIONES FINALES

Respecto a la prestación de los servicios mínimos establecidos mediante esta Resolución, corresponde a GROUNDFORCE, 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”.*

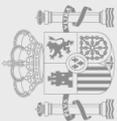
Finalmente, es importante destacar que la seguridad de las operaciones, así como la seguridad sanitaria necesaria para evitar la propagación de la COVID-19, en ningún caso, deben ser alteradas por la huelga.

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 y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los que resulten de aplicar los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos atendidos por GROUNDFORCE, para cada compañía y para cada ruta, con origen o destino en los aeropuertos de Málaga, Alicante, Barcelona, Bilbao, Fuerteventura, Ibiza, Gran Canaria, Madrid, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Valencia y Zaragoza, en relación con la prestación de los servicios de handling. El resultado así obtenido se redondeará por exceso al número entero más próximo.



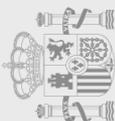


- a) Servicios en rutas domésticas hacia o desde territorios no peninsulares, para cada uno de los aeropuertos indicados:

Aeropuertos	Protección
MADRID-BARAJAS	73%
ALICANTE	73%
BARCELONA	73%
BILBAO	68%
FUERTEVENTURA	80%
GRAN CANARIA	80%
IBIZA	64%
MÁLAGA	74%
PALMA DE MALLORCA	69%
TENERIFE NORTE	75%
VALENCIA	59%
ZARAGOZA	72%

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

Aeropuertos	Protección
MADRID-BARAJAS	54%
ALICANTE	51%
BARCELONA	52%
BILBAO	53%
FUERTEVENTURA	52%
GRAN CANARIA	52%
IBIZA	52%
MÁLAGA	52%
PALMA DE MALLORCA	52%
TENERIFE NORTE	52%
VALENCIA	50%
ZARAGOZA	52%





- c) 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
MADRID-BARAJAS	31%
ALICANTE	31%
BARCELONA	33%
BILBAO	28%
MÁLAGA	34%
VALENCIA	31%
ZARAGOZA	31%

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

En consecuencia, GROUNDFORCE deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten, como mínimo, los servicios establecidos en los apartados anteriores salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones.

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





FIRMADO

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

Se remitirá igualmente a AENA SME, S.A. para que vigile el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo 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 GROUNDFORCE durante la huelga convocada por el sindicato CGT en los aeropuertos afectados, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de un mes, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Madrid a la fecha de la firma electrónica

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

FIRMADO por : RALLO DEL OLMO, MARIA JOSE. A fecha: 19/12/2022. 02:50 PM

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD

Total folios: 18 (18 de 18) - Código Seguro de Verificación: MF0M0251DE885943CCF9DC6E9732

Verificable en <https://sede.mitm.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

