



RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS QUE PRESTA LA SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL AENA, S.A. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR EL COMITÉ DE CENTRO EN EL AEROPUERTO DE VALENCIA.

1. CONVOCATORIA DE HUELGA	2
2. ANTECEDENTES MATERIALES	2
3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA	3
4. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	3
4.1. Esencialidad de los servicios aeroportuarios	4
5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS	5
5.1. Energía, balizamiento y mantenimiento	5
5.2. Pista y plataforma	6
5.3. Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)	7
5.4. Personal de atención al público para apertura, funcionamiento y cierre de las instalaciones, procedimientos de emergencia	8
5.5. Operaciones y Centro de Coordinación	8
5.6. Medicina aeroportuaria	9
5.7. Técnicos de informática	9
6. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS.....	10
7. CONSIDERACIONES FINALES	10
RESUELVO	11





1. CONVOCATORIA DE HUELGA

El Comité de Huelga ha notificado mediante escrito dirigido a la Autoridad Laboral de la Comunidad Valenciana, con fecha 14 de marzo de 2024, la convocatoria de una huelga en los servicios aeroportuarios prestados por la Sociedad Mercantil Estatal Aena, S.A. en el centro de trabajo de Valencia, afectando al aeropuerto de Valencia.

La huelga, se llevará a cabo los días 28, 29, 30, 31 de marzo y 1 de abril de 2024 desde las 11:00 hasta las 13:00 horas.

Con fecha 21 de marzo de 2024, AENA, S.M.E., S.A. (en adelante, AENA) solicitó de este Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos.

La plantilla de AENA en el aeropuerto de Valencia la componen, de acuerdo con la información facilitada por la compañía, 223 personas.

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. ANTECEDENTES MATERIALES

En el año 2023 el aeropuerto de Valencia, octavo por volumen de actividad de pasajeros en España, registró 9,9 millones movimientos de pasajeros (22,6% más que en 2022), efectuó más de 82.200 operaciones (11,9% más que en 2022) y se transportaron 13,7 millones de kilogramos de mercancía aérea un 0,9% menos que en 2022.

Respecto al reparto de mercados comerciales, el principal segmento aéreo en el aeropuerto es el comunitario que representa el 54,8% de los pasajeros que transitan por el mismo, siendo sus principales destinos Italia y Francia. Le sigue el mercado doméstico con el 29% de la cuota de pasajeros del aeropuerto. Ryanair es la compañía que transporta más pasajeros en el aeropuerto, seguida de Vueling.

En el acumulado de febrero de 2024, se han registrado en el aeropuerto de Valencia un total de 1,3 millones de pasajeros, un 14,1% más que en el mismo periodo de 2023, se han efectuado 11.234 operaciones (un 8,4% más que en 2023) y se han transportado más de 2





millones de kilogramos de carga aérea (1,2% menos que en 2023). El principal mercado del aeropuerto sigue siendo el comunitario que ocupa el 57,6% de los pasajeros.

En esta situación, está previsto que para los días y franjas horarias afectadas por la huelga (entre el 28 y el 1 de abril, desde las 11:00 hasta las 13:00 horas) se operen cerca de 146 vuelos y se oferten 24.600 asientos en el aeropuerto. Atendiendo a los factores de ocupación previstos para marzo y abril de 2024, se verían afectados más de 21.900 pasajeros.

3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo con la huelga de controladores de torres liberalizadas (en las empresas SAERCO y SKYWAY), que prestan servicio de control de torre de aeródromo, convocada por USCA y CCOO entre los días 1 y 31 de marzo de 2024, entre las 06:30 y las 23:59 horas.

La huelga de controladores de torres liberalizadas afecta al aeropuerto de Valencia (cuya torre es gestionada por SKYWAY), pero la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible dictó resoluciones de servicios mínimos para SAERCO y para SKYWAY, de fecha 29 de febrero de 2024, y no se espera que las posibilidades de reubicación de los pasajeros afectados se vean influidas de forma significativa.

4. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

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

Otro factor adicional que viene justificando el carácter esencial que concurre en el transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional, alcanzando el 12,4% del PIB en 2019. Debido a las circunstancias derivadas de la pandemia de COVID 19 se produjo una caída del PIB situándose en torno al 11% así como una reducción de la contribución del sector turístico al mismo, contribución que, sin embargo, ha ido recuperándose paulatinamente y de forma significativa durante 2022 y 2023 y que pone de manifiesto la importancia del transporte aéreo para la economía.





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

Igualmente se consideran esenciales, por su propia naturaleza, los vuelos dedicados a labores de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc.

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

Finalmente, para poder llevar a cabo los servicios de transporte aéreo es imprescindible la prestación de los servicios aeroportuarios para el desarrollo y la seguridad de las operaciones.

4.1. Esencialidad de los servicios aeroportuarios

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

- Los servicios de mantenimiento correspondientes a instalaciones imprescindibles para el funcionamiento del aeropuerto, tales como: alta tensión y balizamiento, ayudas a la navegación, mantenimiento electromecánico de cintas de equipajes, electricidad, comunicaciones y electrónica, así como los servicios de mantenimiento para la atención correctiva de incidencias en la red de comunicaciones y las aplicaciones informáticas que resulten imprescindibles para la gestión de las operaciones, la información al público y para el funcionamiento de los aeropuertos.
- Los servicios de pista y plataforma prestados por los denominados señaleros, cuya función es esencial para las revisiones del área de movimientos, el guiado de aeronaves y, particularmente, la vigilancia de las normas de seguridad y de circulación en plataforma.
- El servicio de Salvamento y Extinción de incendios, obligatorio en todos los aeropuertos.





- El servicio de atención a los pasajeros, usuarios y compañías, por lo que respecta a las funciones necesarias para ofrecer la debida información (cambios de puerta de embarque, retrasos, etc.), la guía de los pasajeros por las instalaciones de los aeropuertos y, especialmente, en cuanto pudieran intervenir en los planes de autoprotección y de emergencia.
- Los servicios prestados desde el centro de operaciones y coordinación aeroportuaria imprescindibles para realizar las comunicaciones, gestionar la información aeronáutica y la notificación de los servicios de tránsito aéreo, sin los cuales no podrían llevarse a cabo los vuelos. Igualmente, los servicios para asignar los estacionamientos de aeronaves, las pasarelas, puertas de embarque, etc., y la asistencia en las incidencias relacionadas con la operación del aeropuerto, de acuerdo con los planes de emergencia y de autoprotección.
- El servicio de medicina aeroportuaria prestado durante las 24 horas del horario operativo del aeropuerto es fundamental para tratar las incidencias médicas de los pasajeros y se encarga también de la primera intervención en caso de accidentes aéreos o situaciones de emergencia aeronáutica.
- Los técnicos de informática son imprescindibles para atender las averías e incidencias que se puedan producir en los sistemas y equipos informáticos del aeropuerto.

5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

Junto con la solicitud de establecimiento de servicios mínimos AENA ha presentado un informe, que ha sido convenientemente analizado, destinado a justificar con detalle los servicios que se consideran esenciales, así como a identificar los puestos de trabajo vinculados a la prestación de tales servicios.

5.1. Energía, balizamiento y mantenimiento

En cuanto a los servicios de energía, balizamiento y mantenimiento que se desarrollan en las instalaciones de la Central Eléctrica y del campo de vuelo (especialidad de Alta Tensión (AT), Balizamiento (BT) y Ayudas a la Navegación), en el aeropuerto de Valencia prestan servicios habitualmente 2 Técnicos de Mantenimiento (TMA) a turnos y 5 TMA en turno de mañana de





lunes a viernes. Deben fijarse los servicios mínimos de 2 TMA durante el período de huelga por las siguientes razones:

- El RD 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico (BOE nº 148 de 21/06/2001), en la normativa aplicable a trabajos con riesgo eléctrico y es aplicable a trabajos de AT y BT, cada uno con su consideración específica. En ese RD se indica el número de trabajadores necesarios para realizar las distintas funciones según la tensión nominal de la instalación.
- Procedimientos generales de trabajo con riesgo eléctrico elaborados por Aena y consensuados con la parte social: GT/PRE/002-02/04 para AT y BT y GT/PRE/001-02/07 para los de ayudas visuales. En ambos documentos se refleja el número mínimo de trabajadores especificándose la necesidad de que los trabajos se lleven a cabo por dos personas, de acuerdo con la norma UNE-EN 61821 que exige que para trabajos de mantenimiento en campo de vuelos se debe disponer de dos personas por el riesgo eléctrico.

Estos servicios mínimos se consideran servicios estrictamente necesarios para garantizar la operatividad del aeropuerto, incluidas las tareas de mantenimiento correctivo de incidencias y averías.

5.2. Pista y plataforma

Las funciones desarrolladas por el personal tradicionalmente denominado “señalero” están relacionadas con la seguridad operativa del aeropuerto e incluyen, como ya se ha indicado anteriormente, entre otras, las siguientes actividades: las revisiones del área de movimiento, el guiado de aeronaves, guiado de vehículos por plataforma y, sobre todo, la vigilancia de las normas de plataforma que debe observar todo el personal de las compañías aéreas y de handling que se desenvuelve por la misma. Estas funciones se desarrollan por Coordinadores o Técnicos de Operaciones en el Área de Movimiento (TOAM y COAM).

En el aeropuerto de Valencia el servicio habitual es prestado por 4 puestos de señalero (1 COAM + 3 TOAM). A la vista de la programación actual para las jornadas de huelga, se estima necesario cubrir 2 puestos de señalero (1 COAM + 1 TOAM) para funciones de pista y plataforma, así como 1 puesto de señalero (TOAM) destinado a la manipulación de pasarelas telescópicas durante el horario operativo del aeropuerto.





5.3. Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SSEI)

La huelga convocada afecta al Servicio de Salvamento y Extinción de incendios del aeropuerto. En relación con el establecimiento de los servicios mínimos para este colectivo de trabajadores es necesario tomar en consideración las normas que regulan específicamente los servicios de salvamento y extinción de incendios;

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

Dichas normas justifican que la configuración de la dotación mínima de plantilla del servicio SSEI que es necesario programar esté marcada por la categoría de extinción de incendios, determinándose el personal necesario según lo especificado en la instrucción técnica de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), a efectos de garantizar los tiempos de respuesta establecidos por las normas técnicas para salvamento y extinción de incendios.

Por lo tanto, teniendo en cuenta las citadas normas, la plantilla está establecida para cada aeropuerto en su respectiva documentación (Manual de Aeropuerto) según el nivel de protección SSEI que corresponda a su operativa. En el caso del aeropuerto de Valencia, al que se le asigna una categoría SSEI 7, le corresponden 5 puestos de trabajo (1 jefe de dotación y 4 bomberos), puestos que deben estar cubiertos durante todo el horario operativo del aeropuerto.





5.4. Personal de atención al público para apertura, funcionamiento y cierre de las instalaciones, procedimientos de emergencia

Se incluye en este apartado los servicios de atención al público en la Terminal, cuyas funciones son necesarias para la apertura y cierre de las instalaciones (salas, pasillos, iluminación, etc.), para impedir la mezcla de flujos de los diversos pasajeros del aeropuerto -Schengen, internacional, etc.- para resolver las incidencias de las instalaciones de la Terminal, especialmente cuando su intervención está prevista en los planes de autoprotección y planes de emergencia aeronáutica. Su presencia constante e ininterrumpida es imprescindible para para el funcionamiento del aeropuerto.

En el aeropuerto de Valencia existen 4 puestos de APUC (Atención a Pasajeros, Usuarios y Clientes) para desempeñar estas funciones. Se estima necesaria una dotación de 2 puestos de APUC para las funciones de apertura de instalaciones, control de flujos y tareas de los planes de autoprotección.

5.5. Operaciones y Centro de Coordinación

El Centro de Operaciones (CEOPS) es el órgano en el que se coordina en tiempo real la asignación de medios aeroportuarios como son los stands de estacionamiento de aeronaves, pasarelas, puertas de embarque, etc., realizando dichas funciones en contacto permanente con la torre de control.

Atiende igualmente las incidencias que tienen que ver con la operación del aeropuerto, y tiene un papel preponderante como apoyo al Puesto de Mando Principal (comunicaciones), previsto en el plan de emergencia aeronáutica y el plan de autoprotección, realizando, entre otras, las siguientes funciones

- Tratamiento de FPL (planes de vuelo) y mensajes asociados (TPO).
- Información aeronáutica a compañías y tripulaciones (CPO/TPO).
- Tratamiento de las comunicaciones aeronáuticas (CPO/TPO).
- Asignación de medios (CPO)
- Gestión de slots en tiempo real (CPO/TPO)





- Tratamiento y actualización de los sistemas de operaciones y de los sistemas de información al público (TPO)
- Registro y gestión de incidencias (TPO)
- Tramitación y liquidación de tasas de la Aviación General

La operativa habitual en el aeropuerto de Valencia está cubierta por 1 Coordinador y 5 Técnicos de Programación y Operaciones (CPO y TPO). Para desarrollar las funciones descritas se considera que debe incluirse en los servicios mínimos la cobertura del puesto de Coordinador y la de 2 Técnicos, no sólo porque algunas funciones deban desarrollarse de forma simultánea, sino porque para atender determinadas operaciones existen funciones distintas para el CPO y el TPO. Además, ambos puestos participan de forma diferenciada en los procedimientos de emergencias del plan de autoprotección del aeropuerto de Valencia.

5.6. Medicina aeroportuaria

El servicio de medicina aeroportuaria está en funcionamiento las 24 horas del horario operativo del aeropuerto. Entre sus funciones, tal y como se encuentra publicado en la AIP del aeropuerto y recomienda OACI, se encuentran el tratamiento de incidencias médicas de los pasajeros (en terminales y avión) y primera intervención en caso de accidentes aéreos o situaciones de emergencia aeronáutica.

En el aeropuerto de Valencia habitualmente hay 1 enfermero (DUE) y la continuación de la prestación de sus servicios (turno unipersonal) durante el período de huelga se considera imprescindible.

5.7. Técnicos de informática

La plantilla habitual de técnicos de informática, encargados de la atención de incidencias en cualquiera de los sistemas y equipos informáticos del aeropuerto de Valencia, es de 4 personas en el turno de mañana de un día laboral y de 1 persona a turnos los días festivos. Se considera imprescindible la prestación de servicios de 1 técnico de informática durante el período de huelga.





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 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.

7. CONSIDERACIONES FINALES

Se hace notar que el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014, por lo que respecta a la plantilla mínima, considera lo siguiente: (...) *“la Orden estipula en el punto 2º que los mismos han de ser atendidos con “el personal estrictamente necesario, (...)”* añadiendo que





“Así las cosas, no puede afirmarse en modo alguno que haya una delegación en la fijación de los servicios mínimos, que están descritos en términos concretos (...) a favor de la empresa, a no ser que se pretenda que la autoridad gubernativa deba concretar el número exacto de trabajadores o deba precisar los trabajadores concretos que deben atender los servicios mínimos, lo que en modo alguno es exigible”. En coherencia con estos criterios, se hace notar que, a diferencia de otros servicios públicos de movilidad, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible no presta el servicio directamente, sino que lo presta AENA, cuya organización y gestión empresarial concreta para el aeropuerto de Valencia no es posible de ser conocida por la Administración en el breve plazo del que dispone para dictar la resolución de servicios mínimos.

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

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

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

RESUELVO

Establecer para AENA como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga la plantilla necesaria para cubrir durante el horario operativo del aeropuerto los siguientes puestos de trabajo:

- a) Para los servicios de energía, balizamiento y mantenimiento que se desarrollan en las instalaciones de la Central Eléctrica y del campo de vuelo; 2 técnicos de mantenimiento.
- b) Para los servicios desarrollados por “señaleros” en pista y plataforma; 1 coordinador y 2 técnicos.
- c) Respecto del servicio de salvamento y extinción de incendios la plantilla necesaria para cubrir la dotación mínima según la categoría del aeropuerto: 1 puesto de jefe de dotación y 4 puestos de bomberos.
- d) Respecto a las funciones de personal de atención al público (apertura, funcionamiento y cierre de las instalaciones y procedimientos de emergencia); 2 puestos de trabajo.





- e) Respecto a las funciones de operaciones y centro de coordinación; 1 coordinador y 2 técnicos.
- f) Para los servicios de medicina aeroportuaria; el puesto habitual de enfermero en turno unipersonal.
- g) Para la atención de incidencias en sistemas y equipos informáticos del aeropuerto; 1 técnico de informática.

La resolución se publicará en la página web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para conocimiento público.

Sin perjuicio de lo anterior, se remitirá la presente Resolución a la empresa AENA, la cual dará traslado de la misma al Comité de Huelga para su conocimiento y cumplimiento.

Por parte de AENA se efectuará el seguimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que pudieran producirse.

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





Conforme a lo previsto en los artículos 123 y 124 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*, contra esta Resolución, por la que se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales para la comunidad a mantener en AENA durante la huelga convocada por el Comité de Centro en el aeropuerto de Valencia, 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

