

### III. OTRAS DISPOSICIONES

## MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y TURISMO

- 9882** *Orden IET/1705/2016, de 26 de octubre, por la que se establecen los servicios mínimos a aplicar ante la convocatoria de huelga por la empresa Servicios Logísticos de Combustibles de Aviación, SL, durante determinados días de los meses de octubre, noviembre y diciembre de 2016 y de enero y febrero de 2017.*

El Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha sido informado de una convocatoria de huelga que afecta a la plantilla de la empresa Servicios Logísticos de Combustibles de Aviación, S.L. (en adelante, SLCA), que se dedica a la actividad de servicio de almacenamiento y puesta a bordo de combustible y lubricante de aviación a aeronaves en los aeropuertos de Albacete, Barcelona-El Prat, Bilbao/Bilbo, Burgos, Girona, Castellón/Castelló (aeródromo y aeropuerto), Getafe, Ibiza/Eivissa, Palma de Mallorca, Lleida, Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Mahón/Mahó, Reus, Teruel, Sabadell, San Sebastián/Donostia, Santiago de Compostela, Valencia, Valladolid y Vitoria/Gasteiz.

La huelga, convocada por UGT FICA y CC.OO. Industria, afectará a todos los centros de trabajo, en todos los turnos y se convoca para los días 28 y 30 de octubre de 2016; 4, 6, 11, 13, 18, 20, 25, 27 de noviembre de 2016; 2, 4, 9, 11, 16, 18, 23, 25, y 30 de diciembre de 2016; 1, 6, 8, 13, 15, 20, 22, 27 y 29 de enero de 2017 y 3, 5, 10, 12, 17, 19, 24 y 26 de febrero de 2017, en los siguientes horarios:

- De 04:00 horas a 06:00 horas.
- De 12:00 horas a 14:00 horas.
- De 19:00 horas a 21:00 horas.

La Ley 34/1998, de 7 de octubre, del Sector de Hidrocarburos, en el artículo 2.2, establece que las actividades relacionadas con el mercado de productos petrolíferos y suministro de gases combustibles por canalización se ejercerán garantizando el suministro a los consumidores demandantes dentro del territorio nacional y tendrán la consideración de actividades de interés económico general.

El Real Decreto 425/1993, de 26 de marzo, sobre garantías de prestación de servicios esenciales por las empresas autorizadas para transporte y almacenamiento, distribución al por mayor y al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos, en situaciones de huelga, establece las garantías para el mantenimiento de los servicios esenciales para la realización, entre otras, de las actividades de distribución al por menor de carburantes y combustibles petrolíferos reguladas en los artículos 37 y siguientes de la Ley 34/1998, de 7 de octubre.

Los paros y alteraciones de trabajo del personal que se designe en servicios mínimos serán considerados ilegales a los efectos del artículo 16 del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo.

La huelga convocada afecta a todos sus centros de trabajo (20 aeropuertos), siendo SLCA la única empresa que presta servicios en 13 de ellos, por tanto, es operador único y presta servicios para el 100 % de las aeronaves que demandan estos servicios.

Antes de cuantificar los servicios mínimos que se requieren, conviene hacer una referencia a la particular relevancia del transporte aéreo para los territorios insulares, para el turismo y para la economía en general, bien sea de modo directo o a través del efecto multiplicador de las huelgas en sectores estratégicos.

En primer lugar, en su artículo 138.1, la Constitución española establece que el Estado ha de prestar particular atención al hecho insular, para garantizar la realización del principio de solidaridad entre las distintas regiones. Por lo tanto, en materia de transportes, el cumplimiento de dicho mandato constitucional exige, con carácter de prioridad absoluta,

contemplar las dificultades que el hecho insular supone por la limitación de los modos de transporte utilizables y por las mayores distancias a recorrer, situación que es igualmente extrapolable al caso de Ceuta y Melilla. De ahí se concluye el carácter esencial del transporte aéreo desde o hacia las islas, entre ellas, y desde o hacia las dos Ciudades mencionadas, ya que, en otro caso, en dichas regiones quedaría seriamente mermada la libertad de movimientos de las personas por el territorio nacional, que es uno de los derechos constitucionales fundamentales.

Por otra parte, tampoco puede dejar de ponderarse la importancia que tiene el sector turístico para nuestra economía y la estrecha relación de éste con el modo aéreo, debido a nuestra posición geográfica. Así, aproximadamente el 80 % de los turistas que visitan nuestro país desde el extranjero utilizan el avión para sus desplazamientos y la industria turística en España aporta aproximadamente un 12 % del PIB nacional. Al lucro cesante para la industria española que supondría la interrupción de los flujos de turistas en las fechas señaladas para la huelga, también habría que incluir entre las consecuencias negativas el posible deterioro de la imagen turística de nuestro país en el exterior, el desvío de turistas hacia otros destinos competidores fuera de nuestras fronteras y las dificultades que plantea su recuperación futura, pudiendo convertirse en permanente la pérdida de ese turismo en favor de otros mercados turísticos en el extranjero.

Finalmente, se debe tener en cuenta que en sectores estratégicos como el transporte aéreo la actividad laboral realizada por un número relativamente reducido de trabajadores conlleva un efecto multiplicador de tal magnitud que técnicamente obliga, en caso de huelga, a la determinación para dichos colectivos de unos servicios mínimos superiores en porcentaje a los que correspondería fijar si se tratara de cualquier otra clase de actividad. Esto se debe a que las huelgas en el transporte aéreo provocan la interrupción de procesos cuyo alcance sobrepasa con creces el ámbito sectorial, produciendo unos efectos que no se circunscriben a las propias empresas cuyos trabajadores realizan la huelga, sino que generan una perturbación multiplicada y ampliada que, entre otras consecuencias no deseadas, coarta severamente la libertad de movimiento de los ciudadanos a la vez que impacta negativamente sobre la actividad turística, que es una de las principales fuentes de riqueza de la economía española.

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, se deben fijar entonces unos servicios mínimos que garanticen el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad de los ciudadanos, atendiendo a la diferente casuística de cada segmento del mercado aéreo, a la posibilidad de usar un modo de transporte alternativo, y a la necesidad y opciones de reubicación en el resto de vuelos existentes. Se hace entonces necesario dar protección a una serie mínima de vuelos y disponer los recursos mínimos necesarios para evitar que los efectos de huelga causen perturbaciones injustificadas al transporte, todo ello conforme a los criterios que se detallan a continuación, donde se exponen las bases para el establecimiento de los servicios mínimos en rutas con aeropuertos insulares y extrapeninsulares, con aeropuertos peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido de 500 kilómetros o más o un tiempo superior a cinco horas, con aeropuertos peninsulares donde no se sobrepasen los umbrales anteriormente indicados, las destinadas al transporte postal universal y de productos perecederos y, por último, para las operaciones técnicas de posicionamiento y similares. Estas categorías son objeto del apartado primero de esta orden ministerial en sus párrafos a) a g).

En lo que se refiere a los servicios con los aeropuertos de Canarias, Baleares y Melilla, se deben tener en cuenta las características especialmente singulares de estas regiones no peninsulares y su enorme dependencia respecto al modo aéreo, ya que éste desempeña un papel fundamental e insustituible para garantizar la conectividad de estas regiones y poder dar así respuesta a las necesidades de movilidad de sus ciudadanos. La única alternativa existente al modo aéreo en estas regiones sería el transporte marítimo, pero éste lleva aparejado unos tiempos de conexión que, en comparación con el transporte aéreo, no son razonables. En particular, y a modo de ejemplo, entre Palma de Mallorca y Barcelona el tiempo de conexión utilizando el modo marítimo sería superior a las siete

horas. A estos tiempos se deben sumar los correspondientes al desplazamiento dentro de la península hasta el destino final.

Debe considerarse, además, que una parte de los desplazamientos obedecen a motivos de salud amparados por convenios entre las compañías y organismos competentes en sanidad de los territorios no peninsulares. Esto es, son traslados que, por su naturaleza, disponen de poca, o ninguna flexibilidad para poder realizar los desplazamientos en otro momento.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, el modo aéreo es la única vía en las regiones no peninsulares para asegurar el derecho fundamental de libre circulación recogido en el Tratado de la Unión Europea y en la Constitución Española, por lo tanto, es necesario establecer como servicios mínimos esenciales para la comunidad todos aquellos servicios necesarios para la correcta realización del 100 % de los vuelos que, para cada compañía aérea y ruta afectada por esta convocatoria de huelga, enlacen las islas y Ciudades de Ceuta y Melilla con el resto del territorio nacional, así como las conexiones entre islas.

Para el resto de vuelos, que son objeto de los párrafos b) a g) del apartado primero, a la hora de fijar los servicios mínimos esenciales, es preciso considerar las posibilidades de reubicación o de medios alternativos de transporte. De esta forma, los servicios mínimos para estos segmentos deberían dimensionarse mediante porcentajes de protección crecientes en función de la dificultad de encontrar una alternativa de transporte válida.

Es generalmente aceptado que, en los vuelos domésticos, el avión como medio de transporte, es sustituible por el ferrocarril o transporte por carretera cuando la distancia a recorrer sea inferior a los 500 kilómetros aproximadamente, o el tiempo de desplazamiento no exceda de las cinco horas. En esta clase de vuelos, el transporte ferroviario o por carretera podría suplir al aéreo de forma eficiente.

Aunque también es cierto que para estas distancias existen modos de transporte alternativos cuya utilización es, por lo general, viable y razonable, es preciso tener en cuenta que, para parte de los pasajeros, el modo aéreo seguirá siendo imprescindible, puesto que, para estos pasajeros, las alternativas no son eficientes. Basta mencionar, por ejemplo, los pasajeros que 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.

Pero además, en los vuelos peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público suponga un recorrido de distancia superior a los citados 500 kilómetros o cuyo tiempo de desplazamiento sea superior a las cinco horas, se considera que la posibilidad de acceder a un medio de transporte equivalente con un perjuicio asumible por el pasajero se restringe notablemente. En algunos casos, como los trayectos internacionales, en especial en las rutas transoceánicas, cuyo tratamiento se homologa al de esta categoría, la posibilidad de acceder a un medio alternativo es inviable, por lo que los porcentajes de servicios esenciales deben regirse por el mismo criterio.

Para el cálculo de servicios mínimos de estas dos categorías, se ha tenido en cuenta qué vuelos tienen factores de ocupación en torno al 80 %. Se estima que un 10 % de los pasajeros cancelarán sus reservas o modificarán su intención de compra y tomarán la decisión de volar con otra compañía no afectada por la convocatoria de huelga. El 25 % de los pasajeros deberá ser reubicado por las compañías afectadas en vuelos de otras aerolíneas o bien los usuarios deberán cambiar de compañía, modificar las fechas de sus vuelos o renunciar a su viaje. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 65 % de los usuarios restantes en los vuelos protegidos. Considerando los parámetros anteriores, el porcentaje de servicios mínimos resultante es un 50 % de los vuelos programados para este segmento del mercado.

Para el cálculo de servicios mínimos en los vuelos peninsulares que no superen los umbrales señalados anteriormente de distancia o tiempo de desplazamiento del transporte público alternativo, se ha tenido en cuenta que los factores de ocupación típicos en este tipo de conexiones rondan el 65 % y 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. El 50 % de los usuarios sería reubicado por las propias compañías 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. Aplicando dichos valores, se ha determinado que el 25 % de los vuelos de cada compañía aérea debe ser establecido como servicio mínimo esencial para este tipo de trayectos.

Más allá del transporte de pasajeros, el modo aéreo también presta un servicio público en el transporte de correo postal universal. Este servicio, por su incidencia sobre las actividades personales, culturales, empresariales y comerciales, no solo dentro del territorio nacional, sino también en el ámbito internacional y, por consiguiente, por su conexión con los bienes e intereses constitucionalmente protegidos, debe ser considerado también como un servicio esencial para la comunidad, conforme declara el Real Decreto 556/1987, de 24 de abril. Por tanto, este carácter esencial es aplicable al transporte aéreo de correo postal universal cuyo tratamiento es extensible al transporte de mercancías perecederas, todo ello en los términos del párrafo f) del apartado primero.

Para finalizar, en cuanto a los vuelos de posicionamiento, que son 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 los declarados esenciales mencionados en los párrafos anteriores, 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.

Por todo lo anterior, esta orden ministerial pretende armonizar los intereses en juego, de modo que se procura que el mayor número de trabajadores afectados puedan ejercer su derecho a la huelga al tiempo que se garantiza la prestación de los servicios esenciales para la comunidad, asegurando el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad y de protección de los derechos de los usuarios y limitando los perjuicios a la economía nacional y regional, como derechos fundamentales de los ciudadanos y como principios rectores de la política social y económica, todos ellos consagrados en la Constitución Española.

Es importante destacar que la seguridad de las operaciones, en ningún caso, debe ser alterada por la convocatoria de huelga. En este sentido, tanto la Ley 34/1998, de 7 de octubre, como la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, establecen la obligación de garantizar la prestación de los servicios con el nivel de seguridad adecuado.

Por todo lo anterior, a la vista de la propuesta presentada por SLCA y de las alegaciones formuladas por las secciones sindicales convocantes, resuelvo:

Primero.

Establecer, para los días y períodos afectados por la convocatoria de huelga, los servicios mínimos para la comunidad que resulten de aplicar los siguientes criterios a los servicios aéreos de transporte público asistidos por la empresa Servicios Logísticos de Combustibles de Aviación, S.L., (en adelante, SLCA) con origen o destino en los aeropuertos afectados por la convocatoria de huelga:

- a) Todos los servicios cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.
- b) El 100 % de los servicios domésticos de cada compañía aérea para cada ruta con los aeropuertos de Canarias, Baleares y Melilla.
- c) El 50 %, redondeado por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido de 500 kilómetros o más, o un tiempo superior a cinco horas.
- d) El 50 %, redondeado por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para cada ruta con ciudades extranjeras.
- e) El 25 %, redondeado por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido de menos de 500 kilómetros, o un tiempo inferior a cinco horas.

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.

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, y todos los del día siguiente.

h) Aquellos vuelos que tengan un carácter especial como pueden ser, entre otros, los de evacuación, emergencias y los vuelos de Estado.

En los párrafos b), c), d) y e) se entiende por servicio de cada compañía aérea para cada ruta, la realización de un vuelo de ida y de vuelta en dicha ruta, es decir, de una frecuencia.

Segundo.

Establecer, para los días y periodos afectados por la convocatoria de huelga, los servicios mínimos para SLCA como todos aquellos servicios necesarios para la realización de los vuelos resultantes de los criterios del apartado anterior.

Los servicios mínimos correspondientes se fijarán con el fin exclusivo de garantizar la correcta realización de los vuelos resultantes de la aplicación de los criterios incluidos en la presente orden.

El anexo de la presente orden establece las plantillas de personal necesarias para el cumplimiento de los servicios mínimos establecidos en los apartados anteriores.

Tercero.

La empresa SLCA deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que los servicios mínimos establecidos en los apartados anteriores se presten en las condiciones habituales del servicio, manteniendo para ello el personal estrictamente necesario para los días y períodos horarios en los centros de trabajo afectados por la huelga, salvaguardando en todo momento la seguridad de las operaciones. La seguridad de personas e instalaciones, incluido servicio de primeros auxilios, se mantendrá a los niveles operativos habituales en todas las instalaciones y equipos afectos a la actividad.

Cuarto.

SLCA remitirá a la Dirección General de Política Energética y Minas y a la Dirección General de Aviación Civil, durante las jornadas de los días en los que está convocada la huelga, la información que ésta les solicite, con la periodicidad y en la forma que cada una le notifique con carácter previo.

Además, en el plazo de diez días tras la finalización de la huelga, remitirá a la Secretaría de Estado de Energía del Ministerio de Industria, Energía y Turismo así como a la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Fomento, una memoria en la que se justifique y explique que el programa de operación durante la duración de esta huelga general se ajusta a los criterios establecidos en la presente orden, en la que se incluyan las alegaciones formuladas por los representantes de los trabajadores así como un resumen de las principales incidencias producidas.

Quinto.

Aena, S. A., vigilará el más estricto cumplimiento de lo dispuesto en la presente orden ministerial, poniendo asimismo en conocimiento de la Dirección General de Política Energética y Minas y de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que en su caso pudieran producirse.

Contra esta orden, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», con arreglo a lo dispuesto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, o potestativamente y con carácter previo, recurso administrativo de reposición ante el mismo órgano que la dictó en el plazo de un mes, de conformidad con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Madrid, 26 de octubre de 2016.–El Ministro de Industria, Energía y Turismo, P. S. (Real Decreto 160/2016, de 15 de abril), el Ministro de Economía y Competitividad, Luis de Guindos Jurado.

## ANEXO

## Servicios mínimos

ALBACETE			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	-	-
	19:30 A 20:00	-	-
	20:00 A 20:30	-	-
	20:30 A 21:00	-	-
BARCELONA- EL PRAT			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	3	1
	4:30 A 5:00	3	1
	5:00 A 5:30	3	1
	5:30 A 6:00	3	1
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	6	1
	12:30 A 13:00	6	1
	13:00 A 13:30	5	1
	13:30 A 14:00	5	1
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	5	1
	19:30 A 20:00	5	1
	20:00 A 20:30	6	1
	20:30 A 21:00	6	1

<b>BILBAO-BILBO</b>			
<b>TRAMOS HORARIOS</b>		<b>OPERADOR- ABASTECEDOR</b>	<b>SUPERVISOR</b>
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	2	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	3	-
	12:30 A 13:00	3	-
	13:00 A 13:30	3	-
	13:30 A 14:00	2	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	2	-
	19:30 A 20:00	2	-
	20:00 A 20:30	2	-
	20:30 A 21:00	2	-
<b>BURGOS</b>			
<b>TRAMOS HORARIOS</b>		<b>OPERADOR- ABASTECEDOR</b>	<b>SUPERVISOR</b>
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	-	-
	19:30 A 20:00	-	-
	20:00 A 20:30	-	-
	20:30 A 21:00	-	-
<b>AEROPUERTO CASTELLÓN-CASTELLÓ</b>			
<b>TRAMOS HORARIOS</b>		<b>OPERADOR- ABASTECEDOR</b>	<b>SUPERVISOR</b>
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	-	-
	12:30 A 13:00	-	-
	13:00 A 13:30	-	-
	13:30 A 14:00	-	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	-	-
	19:30 A 20:00	-	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

AERÓDROMO CASTELLÓ			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	-	-
	19:30 A 20:00	-	-
	20:00 A 20:30	-	-
	20:30 A 21:00	-	-

  

GETAFE			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	1	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

  

GIRONA			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	1	-
	4:30 A 5:00	1	-
	5:00 A 5:30	1	-
	5:30 A 6:00	1	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	1
	12:30 A 13:00	1	1
	13:00 A 13:30	1	1
	13:30 A 14:00	1	1
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	1	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

IBIZA/EIVISSA			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	1	-
	4:30 A 5:00	1	-
	5:00 A 5:30	1	-
	5:30 A 6:00	1	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	1
	12:30 A 13:00	1	1
	13:00 A 13:30	1	1
	13:30 A 14:00	1	1
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	1
	19:30 A 20:00	1	1
	20:00 A 20:30	1	1
	20:30 A 21:00	1	1

LLEIDA			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	-	-
	19:30 A 20:00	-	-
	20:00 A 20:30	-	-
	20:30 A 21:00	-	-

ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	4	1
	4:30 A 5:00	4	1
	5:00 A 5:30	3	1
	5:30 A 6:00	3	1
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	9	1
	12:30 A 13:00	9	1
	13:00 A 13:30	9	1
	13:30 A 14:00	9	1
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	7	1
	19:30 A 20:00	7	1
	20:00 A 20:30	7	1
	20:30 A 21:00	7	1

MAHÓN-MAHÓ			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	1
	12:30 A 13:00	1	1
	13:00 A 13:30	1	1
	13:30 A 14:00	1	1
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	1	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

  

PALMA DE MALLORCA			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	1	1
	4:30 A 5:00	1	1
	5:00 A 5:30	1	1
	5:30 A 6:00	1	1
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	5	1
	12:30 A 13:00	5	1
	13:00 A 13:30	4	1
	13:30 A 14:00	4	1
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	3	1
	19:30 A 20:00	3	1
	20:00 A 20:30	3	1
	20:30 A 21:00	3	1

  

REUS			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	1	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

SABADELL			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	1	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

SAN SEBASTIÁN-DONOSTIA			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	1	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

SANTIAGO DE COMPOSTELA			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	1	-
	4:30 A 5:00	1	-
	5:00 A 5:30	1	-
	5:30 A 6:00	1	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	1	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

TERUEL			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	-	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	-	-
	20:00 A 20:30	-	-
	20:30 A 21:00	-	-

  

VALENCIA			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	1	-
	4:30 A 5:00	1	-
	5:00 A 5:30	1	-
	5:30 A 6:00	1	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	1
	12:30 A 13:00	1	1
	13:00 A 13:30	1	1
	13:30 A 14:00	1	1
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	1
	19:30 A 20:00	1	1
	20:00 A 20:30	1	1
	20:30 A 21:00	1	1

  

VALLADOLID			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	-	-
	4:30 A 5:00	-	-
	5:00 A 5:30	-	-
	5:30 A 6:00	-	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	1	-
	12:30 A 13:00	1	-
	13:00 A 13:30	1	-
	13:30 A 14:00	1	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	1	-
	19:30 A 20:00	1	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-

VITORIA-GASTEIZ			
TRAMOS HORARIOS		OPERADOR- ABASTECEDOR	SUPERVISOR
TURNO NOCHE	4:00 A 4:30	1	-
	4:30 A 5:00	1	-
	5:00 A 5:30	1	-
	5:30 A 6:00	1	-
TURNO MAÑANA	12:00 A 12:30	-	-
	12:30 A 13:00	-	-
	13:00 A 13:30	-	-
	13:30 A 14:00	-	-
TURNO TARDE	19:00 A 19:30	-	-
	19:30 A 20:00	-	-
	20:00 A 20:30	1	-
	20:30 A 21:00	1	-