

I.- DISPOSICIONES GENERALES

Consejería de Fomento

Orden de 09/11/2012, de la Consejería de Fomento, por la que se establecen servicios mínimos en el transporte público regular de viajeros, que realicen las empresas cuya sede se ubique dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, aun cuando desarrollen sus tareas dentro o fuera de esta Comunidad, para el día de convocatoria de la huelga. [2012/15690]

La Constitución Española que reconoce, en su artículo 28, el derecho a la huelga de los trabajadores para la defensa de sus intereses, asegura también aquellos servicios que resultan esenciales para el conjunto de los ciudadanos en la medida que satisface derechos fundamentales, libertades públicas y los bienes constitucionalmente protegidos.

En este sentido, los poderes públicos deben promover la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en condiciones idóneas de seguridad, con especial atención a las categorías sociales más desfavorecidas, así como a las zonas y núcleos de población alejadas mediante, entre otros, los servicios públicos colectivos de viajeros, al posibilitar el acceso de los potenciales usuarios a los derechos fundamentales constitucionales.

Se trata, en definitiva, de conciliar ambos intereses, por un lado el derecho a la huelga de los trabajadores y por otro, el derecho a la libre circulación por el territorio nacional, el derecho a la enseñanza, y el derecho a la salud, artículos 19, 27 y 43 de la Constitución respectivamente.

La huelga general convocada por la Confederación Sindical de Comisiones Obreras, por la Confederación Sindical de la Unión General de Trabajadores, y por la Confederación General del Trabajo, implica la realización de paros en el sector del transporte de viajeros de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, que tendrán lugar durante la jornada del día 14 de noviembre de 2012, comenzando a las 0 horas y terminando a las 24 horas del citado día catorce.

No obstante en aquellas empresas que tengan varios turnos de trabajo, el comienzo de la huelga se efectuará en el primer turno, aunque empiece antes de las 0 horas del día 14, y su finalización tendrá lugar una vez terminado el último turno, aunque se prolongue después de las 24.00 horas del día 14. Asimismo en aquellas empresas que tengan un único turno de trabajo, pero éste empiece antes de las 0 horas del día 14, el paro se iniciará a la hora de comienzo de la actividad laboral y finalizará el día 14 de noviembre en la hora en que concluya la misma.

Estos paros afectan tanto a servicios públicos regulares de viajeros de uso general y permanente, que discurren por Castilla-La Mancha de titularidad autonómica, como de servicios parciales de concesiones de titularidad de la Administración Central que discurren íntegramente en el ámbito de la citada Comunidad, en aplicación del artículo 2 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de junio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable; así como de transporte público regular de uso especial que transite por la citada Comunidad.

Respecto al transporte escolar, cabe comenzar sosteniendo la vinculación con el derecho a la educación obligatoria que establece el artículo 27 de la Constitución, en tanto que los servicios mínimos establecidos se refieren a las rutas de escolarización obligatoria, y que se trata de una prestación necesaria para poder hacer efectivo tal derecho. Máxime teniendo en cuenta que serán precisamente los escolares con menores posibilidades económicas los que más perjudicados resulten de la falta de prestación del servicio, bloqueando así un elemento básico en el logro de la igualdad de oportunidades, como es la educación.

Según argumenta la Dirección General de Organización, Calidad Educativa y Formación Profesional de la Consejería de Educación, Cultura y Deportes, no es posible la reducción de expediciones en ninguna de las líneas de transporte escolar, ya que la totalidad de ellas únicamente tienen una expedición de ida al centro escolar y otra de regreso a la localidad donde está situado el domicilio de los alumnos. Así, no es posible la reagrupación de estas líneas, en tanto que las localidades de procedencia o de destino no son las mismas ni tampoco existen itinerarios coincidentes y aunque existan, la capacidad de los vehículos es insuficiente para transportar a todo el alumnado usuario.

Por otra parte, la alternativa de llegar de forma anticipada a los centros, también tiene un límite de veinte minutos de espera antes de la hora fijada para la entrada o salida del centro de las rutas de transporte escolar (artículo 9.2.b) del

Decreto 119/2012, de 26 de julio, por el que se regula la organización y funcionamiento del servicio de transporte escolar financiado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en los centros docentes públicos dependientes de ésta).

Asimismo, tampoco es posible la supresión de ninguna ruta, cuando existen itinerarios coincidentes, porque eso supondría discriminar a unos alumnos frente a otros, en tanto que todos ellos tienen reconocido de la misma manera el derecho al transporte escolar al tratarse de alumnado de enseñanzas básicas. Por último, no existen en las líneas afectadas otras alternativas de transporte adecuadas a las edades de los alumnos.

Por todo lo expuesto, se deben mantener las líneas que integran el transporte escolar con sus dos expediciones, de ida y de vuelta, única manera de no interferir en el derecho a la educación del alumnado que necesita de ese servicio para asistir a su centro educativo.

Por lo que respecta a la fijación de los servicios mínimos adecuados para los servicios públicos regulares de viajeros de uso general, se ha optado por el criterio del mantenimiento del servicio con mayor o menor intensidad, en función del número de expediciones existente en el calendario de la concesión o autorización. Así, como mínimo se imponen dos servicios, uno de ida y otro de vuelta, y cuando el número de expediciones supera uno de los dos hitos planteados, que son seis o diez expediciones completas, se intensifica el servicio mínimo impuesto progresivamente.

Tales servicios mínimos suponen una ratio igual o inferior al 50%, salvo en los casos en que sólo existe prevista en el calendario de la concesión o autorización una expedición de ida y otra de vuelta. Trataremos separadamente ambos supuestos, dado que este último caso exige una motivación específica.

En cuanto al primer caso, en el que la ratio de los servicios mínimos es igual o inferior al 50%, cabe sostener que la esencia del derecho de huelga se respeta, puesto que una reducción de al menos la mitad de los servicios prestados ya tiene una incidencia muy evidente para los clientes, e indirectamente, para el empresario. Por otra parte, para justificar la afectación del derecho de huelga, aunque no sea de forma esencial, cabe acudir a la Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha.

Así, en su artículo 3.2.a) establece como objetivo al que debe orientarse la política de transportes “la satisfacción de la demanda de movilidad (...) con especial atención a los estratos sociales menos favorecidos económicamente (...) y a las zonas en las que por su densidad de población, lejanía o difícil accesibilidad el transporte público resulte esencial para promover la igualdad de oportunidades”. Por su parte, en el apartado 1 del mismo artículo 3 declara el “transporte público de personas viajeras” como “servicio público esencial a fin de atender los intereses y demandas generales de movilidad personal cuando la iniciativa privada no satisfaga convenientemente las necesidades de desplazamiento de la población”.

A este respecto, es necesario tener en cuenta que el transporte público de uso general es, para el segmento de población con menos posibilidades económicas, y más aún en el caso de personas de edad avanzada, prácticamente la única posibilidad de movilidad interurbana. Por otra parte, cabe notar que las líneas de transporte de uso general han sido declaradas previamente como servicio público esencial, al formar parte del sistema de concesiones y autorizaciones de la Región.

En este sentido, los mismos motivos que han llevado a esa declaración de esencialidad como consecuencia de la integración en una concesión o autorización, deben ser considerados en este momento, confirmando la conclusión de la procedencia de imponer servicios mínimos. Así, básicamente, se trata de satisfacer el objetivo impuesto en la Ley, de atender la demanda de movilidad no satisfecha por otros medios, o a los que cierto segmento de la población no puede acceder fácilmente.

En tanto que por hipótesis no existe una alternativa fácil, al menos para un sector de la población, resulta razonable sacrificar una parte del derecho de huelga de los trabajadores de los operadores de transporte. Ese sacrificio se manifiesta en forma de la imposición de servicios mínimos, que en ningún caso afecta de un modo esencial al derecho de huelga, como se ha argumentado, puesto que por hipótesis no supera el porcentaje citado del 50%.

En cuanto al segundo caso, en el que la imposición de los servicios mínimos es del 100%, en tanto que se mantiene la única expedición de ida y vuelta que se presta normalmente, resulta necesaria una justificación adicional. La razón estriba en que, en tales casos, el derecho de huelga puede verse afectado de un modo esencial, y tal afectación exige una motivación específica.

En este sentido, se debe destacar que las rutas con dos únicas (ida y vuelta) expediciones diarias, son precisamente las que comunican las localidades menos populosas, y por consiguiente con menos servicios. En efecto, las poblaciones más pequeñas disponen de menos servicios, en tanto que no integran demanda suficiente como para prestarlos localmente. De modo que la comunicación con otras localidades resulta mucho más importante que en el caso de poblaciones de mayor entidad.

Así, en tales poblaciones pequeñas, la conexión puede ser vital para el acceso a muchos servicios. Si además se tiene en cuenta que las pequeñas localidades tienen poblaciones envejecidas y empobrecidas respecto de la media, se concluye que la conexión diaria debe ser mantenida, como garantía frente al aislamiento y el desabastecimiento de los ciudadanos con menores posibilidades de movilidad alternativa.

De lo dicho resulta que, en conjunto, los servicios mínimos serán muy alejados del 100%, por más que en algunas concretas rutas se alcance esa cifra para garantizar las comunicaciones y abastecimiento de los ciudadanos más desfavorecidos y las necesidades educativas de los menores en edad escolar. En efecto, por más que en los servicios de uso especial de transporte de escolares se impongan unos servicios mínimos del 100%, en el conjunto de las empresas esa tasa se ve muy rebajada por la prestación de otros servicios en los que la imposición es mucho más reducida, de modo que, también en este caso, el derecho a la eficacia de la falta de prestación de los servicios por los trabajadores no se ve anulado, aunque se vea mitigado para atender otros bienes. Puesto que tales bienes deben ser garantizados en los casos expuestos, en virtud de los argumentos anteriores, se concluye que la imposición de los servicios mínimos conjuga razonablemente los intereses en liza.

De acuerdo con lo que disponen los preceptos legales aplicables, artículos 28.2 de la Constitución: artículo 10.2 del Real Decreto Ley 17/1997, de 4 de marzo, sobre Relaciones de Trabajo, y en virtud de la competencia que me atribuye la disposición adicional única del Decreto 78/2010, de 1 de junio, por el que se establecen las instrucciones generales a que habrá de ajustarse el establecimientos de los servicios mínimos en los casos de huelga en la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, y previa audiencia realizada a los interesados,

Dispongo:

Artículo 1. Servicios mínimos.

En el transporte público regular de uso general que realicen las empresas cuya sede se ubique dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, aun cuando desarrollen sus tareas dentro o fuera de esta Comunidad, y tanto si se trata de concesiones de titularidad autonómica, como de servicios parciales de concesiones de titularidad de la Administración Central que discurren íntegramente en el ámbito de la citada Comunidad, en aplicación del artículo 2 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de junio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable; así como de transporte público regular de uso especial que transite por la citada Comunidad, se fijan los siguientes servicios mínimos por número de expediciones de ida y vuelta:

1.1 Servicios regulares de transporte de viajeros de uso general:

- De 1 a 6 expediciones completas: Una expedición de ida y otra de vuelta.
- Más de 6 expediciones completas: Dos expediciones de ida y dos de vuelta.
- Más de 10 expediciones completas: Entre las 6 y las 9 horas y 18 y 21 horas, el 40% de las expediciones de ida y vuelta. El resto de la jornada, el 20% de las expediciones.

1.2 Servicios regulares de viajeros de uso especial:

Modalidad de transporte de escolares (escolarización obligatoria de hasta 16 años): se establecen unos servicios mínimos del 100%.

Artículo 2. Concurrencia de rutas.

Las rutas que simultáneamente transporten viajeros de uso general y de uso especial escolar se considerarán, a los efectos de la aplicación del artículo anterior, como servicios regulares de viajeros de uso especial.

Artículo 3. Responsabilidad del personal que desarrolle servicios mínimos.

Los paros y alteraciones en el trabajo por parte del personal necesario para el mantenimiento de los servicios esenciales mínimos determinados serán considerados ilegales a los efectos del artículo 16.1 del Real Decreto-Ley 17/1977, de 4 de marzo.

Artículo 4. Designación del personal que presta los servicios mínimos.

La designación de los trabajadores que deben prestar los servicios mínimos que se establecen en esta Orden corresponderá a las empresas afectadas.

Artículo 5. Derecho a la huelga

Los artículos anteriores no supondrán limitación alguna de los derechos que la normativa reguladora de la huelga reconoce al personal en dicha situación, ni tampoco respecto de la tramitación y efectos de las peticiones que la motiven.

Disposición final. Entrada en vigor y recursos.

1. La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha.

2. Contra esta Orden, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, ante la Sra. Consejera de Fomento, o recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha en el plazo de dos meses, contados uno y otro plazo desde el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha.

Toledo, 9 de noviembre de 2012

La Consejera de Fomento
MARTA GARCÍA DE LA CALZADA