

SAILBURUA  
LA CONSEJERA

**ORDEN DE 17 DE DICIEMBRE DE 2010 DE LA CONSEJERA DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES POR LA QUE SE GARANTIZA EL SERVICIO ESENCIAL DE TRANSPORTE DE PERSONAS QUE PRESTA LA EMPRESA METRO BILBAO, S.A.**

El Comité de empresa de METRO BILBAO, S.A., ha convocado por mayoría (ELA, CIM, LAB y ESK) paros parciales para los días 21, 22, 23 y 24 de diciembre de 2010; y por unanimidad (ELA, CIM, CC.OO., UGT, LAB y ESK) un paro parcial desde las 00:00 horas hasta las 10:15 horas del día 25 de diciembre de 2010.

El motivo de la citada convocatoria es la imposición de un servicio de Nochebuena diferente al actual, no pactado y que modifica las condiciones laborales, los turnos de trabajo ya negociados y la Planificación Anual del Servicio (PAS).

Los paros convocados tienen el siguiente horario:

- Día 21 de diciembre de 2010: de 10:00 a 12:00 horas.  
de 18:00 a 20:00 horas.
- Días 22, 23 y 24 de diciembre de 2010: de 07:30 a 08:30 horas.  
de 18:30 a 19:30 horas.
- Día 25 de diciembre de 2010: de 00:00 a 10:15 horas.

La empresa METRO BILBAO, S.A., es una sociedad pública dedicada al transporte de personas por ferrocarril, y cuyo capital pertenece íntegramente al ente administrativo local «Consorcio de Transportes de Bizkaia–Bizkaiko Garraio Partzuergoa». La citada Sociedad Pública asume la gestión del denominado «Ferrocarril Metropolitano de Bilbao» y la explotación del servicio público de transportes, en los términos establecidos en la Ley 44/1975, de 30 de diciembre, sobre creación del Consorcio de Transportes de Bizkaia.

El artículo 19 de la Constitución reconoce el derecho a la libertad de circulación como derecho fundamental y base para el ejercicio de otros derechos fundamentales. Dicho derecho está igualmente reconocido a todas las personas en los Tratados y Convenios Internacionales de los que España es parte.

Asimismo, el artículo 28.2 de la Constitución reconoce el derecho de huelga de las y los trabajadores para la defensa de sus intereses, como uno de los derechos fundamentales sobre los que se constituye el actual Estado social y democrático de Derecho.

Sin embargo el derecho fundamental a la huelga está sujeto a limitaciones y restricciones en su ejercicio, derivadas de su conexión con otras libertades, derechos o bienes constitucionalmente protegidos mediante el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad.

En este sentido, el párrafo segundo del artículo 10 del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, atribuye a la «Autoridad gubernativa» la competencia para acordar –si ello procede– las medidas necesarias para asegurar la prestación de ese tipo de servicios en los casos de huelga; referencia que, de acuerdo con la interpretación de este precepto efectuada por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional (entre otras, Sentencias 11/1981, de 8 de abril, 26/1981, de 17 de julio, y 51/1986, de 24 de abril) ha de entenderse hecha al Gobierno o a aquellos órganos que ejerzan potestades de gobierno.

Las limitaciones que supone para el ejercicio del derecho de huelga el aseguramiento de la prestación de servicios esenciales de la comunidad, hace necesario e imprescindible establecer una ponderación entre los intereses en juego. Así, el aseguramiento de tales derechos ha de constituir una garantía necesaria derivada de la coordinación de los derechos contrapuestos, entendiendo que el derecho de las y los huelguistas deberá limitarse –ceder, en palabras del Tribunal Constitucional– cuando el ejercicio de defensa de sus intereses, a través de una huelga, ocasione o pueda ocasionar un mal más grave a las o los titulares de los derechos a la prestación de servicios esenciales, que la hipotética falta de éxito de sus reivindicaciones o pretensiones.

Por otra parte, el ejercicio de esta competencia en modo alguno puede llegar a suprimir de facto el derecho de huelga o a vaciarlo de contenido en caso de que se permita que durante su ejercicio, el cumplimiento de los servicios mínimos a garantizarse den una apariencia de normalidad. Por tanto, y siguiendo la jurisprudencia ya establecida, es preciso que en su determinación restrictiva se guarde una adecuada proporcionalidad con los otros derechos fundamentales a ser protegidos, así como se justifique de forma cierta tales restricciones.

La estricta observancia del principio de proporcionalidad exige tener en cuenta tres requisitos o condiciones: si la aplicación de la medida restrictiva del derecho de huelga es susceptible de conseguir el objetivo propuesto, o «juicio de idoneidad»; si se ha deducido suficientemente que no existe otra medida más moderada para la consecución de tal propósito con igual eficacia, o «juicio de necesidad», y por último, si la medida o solución dada es ponderada o equilibrada por ser su aplicación más beneficiosa o ventajosa para el interés general que perjuicios sobre otros bienes o valores en conflicto, o «juicio de proporcionalidad en sentido estricto». Cuestiones éstas sobre las que el Tribunal Constitucional se ha pronunciado en distintas ocasiones, por todas las sentencias 122/1990, 123/1990, 8/1992, y 126/2003.

Por tanto, el conflicto suscitado entre el derecho de huelga al que ha sido convocado el personal que presta sus servicios en METRO BILBAO, S.A., y el derecho constitucional a la libre circulación de las personas residentes en los municipios de Bilbao y su área de influencia, contemplados en los artículos 19 de la Constitución habrán de estar, por tanto, condicionado por la necesidad de garantizar el mantenimiento de este último como esencial.

Consecuentemente con lo anterior, y con fin de compatibilizar el interés general de la comunidad –que se halla implícito en la consideración legal de los servicios considerados como «esenciales»–, con el contenido, también esencial, del derecho a

la huelga que asiste a las y los trabajadores convocantes, se hace preciso la adopción por la Autoridad gubernativa de las medidas procedentes para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales que se prestan en la huelga convocada. A tal efecto se debe tener en consideración las siguientes circunstancias:

1. El carácter «esencial» que revisten los servicios públicos que presta la sociedad pública METRO BILBAO, S.A., de transporte de personas por ferrocarril de titularidad del ente administrativo local «Consortio de Transportes de Bizkaia–Bizkaiko Garraio Partzuergoa», toda vez que afecta de manera sustancial el derecho de la ciudadanía a la libre circulación en condiciones de seguridad, tal como señala el artículo 19 de la Constitución.

La empresa ofrece un servicio interurbano de corta distancia que también se le puede considerar como tren de cercanías aunque con características de metro. Posee un trazado en forma de "Y", con dos líneas, que recorren las dos Margenes de la Ría para confluir en un tronco común que llega hasta el sur de Bilbao. Además, la línea «L2» cuenta con una lanzadera. La Red de Metro está conectada con las líneas ferroviarias de EuskoTran (tranvía), Renfe Cercanías (cercanías), EuskoTren (cercanías y regionales), FEVE (cercanías, regionales y largo recorrido) así como con las líneas de largo recorrido de Renfe y la terminal de autobuses de Bilbao Termibus.

2. El transporte gestionado por METRO BILBAO, S.A., facilita, por un lado, un servicio ágil y rápido en la comunicación entre los municipios de Bilbao y su área de influencia (que en la actualidad se extiende desde el municipio de Etxebarri hasta Plentzia por la margen derecha de la Ría, y hasta Santurtzi por la margen izquierda de la Ría), y que concentra aproximadamente a un millón de habitantes. Estos municipios limítrofes, todos ellos densamente poblados presentan una gran interdependencia socioeconómica para el trabajo, la educación, la salud o la gestión pública. La falta total de prestación de servicios por METRO BILBAO, S.A., ocasionaría en algunos casos, verdadera imposibilidad de desplazamiento a un importante número de ciudadanos y ciudadanas; lo que atentaría contra el derecho a la libre circulación antes citado.
3. Asimismo, METRO BILBAO, S.A. gestiona tres aparcamientos disuasorios, que están ubicados en las estaciones de Leioa, Etxebarri y Ansio (BEC). Durante el año 2009, se ha prestado servicio a 252.028 vehículos, cuyos usuarios han hecho uso de los servicios de metro para su movilidad en el área del Gran Bilbao.
4. En total, el Metro cuenta con 41,01 km., tiene 39 estaciones (23 subterráneas y 16 de superficie) y 73 accesos (excluidos ascensores) repartidos en 65 vestíbulos, y 9 subestaciones de suministro eléctrico. La carga máxima de personas viajeras que pueden ir en un tren de cuatro unidades es de aproximadamente 570 personas.
5. El uso de transporte público por la ciudadanía en el área del Gran Bilbao cada vez se está extendiendo más. Así durante el año 2009, METRO BILBAO, S.A. ha transportado a 87.043.712 personas, lo que supuso un incremento del 0,82% sobre el año anterior, que se traduce en una captación de aproximadamente 2.000 viajeros nuevos al día.

Esta tendencia al mayor uso de este transporte público se ha incrementado por la crisis. En lo que va de año 2010, y con datos de noviembre, se han transportado ya a 80.782.175 personas, frente a los 79.144.898 de personas de 2009.

6. El municipio de Bilbao (zona A) sigue siendo el que más viajes genera, suponiendo aproximadamente el 57% del total.
7. Los paros convocados se realizan en fechas y horas punta:
  - 7.1. Los paros de los días 22, 23 y 24 de diciembre de 2010 (de 07:30 a 08:30 horas, por la mañana y de 18:30 a 19:30 horas por la tarde) se consideran «horas punta» por la gran afluencia de público que hace uso del transporte para acudir, entre otros lugares, a su trabajo, a los Servicios Sanitarios y/o Sociales, o a realizar gestiones ante las Administraciones Públicas. Ante esta circunstancia se hace preciso prever aquellas situaciones en las que la carencia de transporte público alternativo imposibilite el desplazamiento de las y los ciudadanos.
  - 7.2. Los paros del día 21 de diciembre de 2010, además de coincidir con la hora punta del turno de tarde, se ha de considerarse la celebración de la festividad de Santo Tomas –fecha de especial incremento de actividad social y económica en Bilbao– moviliza el mayor número de personas de todo el año y consecuentemente la totalidad de los recursos materiales de METRO BILBAO; S.A., tal y como se refleja en su Memoria 2009.
  - 7.3. En las fechas del 21 a 24 de diciembre, debido a la proximidad de las fiestas de Navidad, la afluencia de usuarios en METRO BILBAO viene siendo históricamente superior a la existente en otras fechas. De hecho, en el año 2009 los días 22 y 23 de diciembre arrojaron un incremento medio de un 13 % sobre la media diaria de pasajeros en día laborable sobre del resto del año.

La razón de este hecho se halla en el mayor incremento de la actividad económica y social que se produce en esa fecha en los centros urbanos de los municipios y áreas comerciales. En el caso de los centros urbanos, la afluencia de vehículos particulares suele ocasionar graves problemas al tráfico vial, y sin lugar a duda, un colapso total en el sistema de aparcamiento de las ciudades, circunstancias estas que motivan en buena parte a la ciudadanía a usar el transporte publico para llegar a esta área.
  - 7.4. Reflejo de esta situación, es el hecho de que por los poderes públicos se adopten decisiones de ordenación del tráfico tales como cerrar el tráfico viario en las calles para su uso peatonal; el refuerzo y/o incremento del transporte público hasta las proximidades de estas áreas (Bizkaibus, Bilbobus o el Tranvía). En el caso presente, reviste especial relevancia, la toma en consideración y aprobación por Juntas Generales con fecha 20 de mayo de 2010, de una Proposición No de Norma Foral relativa a la apertura de Metro Bilbao durante las jornadas de Nochebuena y Navidad.
  - 7.5. Estos refuerzos, de habitual en años anteriores por parte de METRO BILBAO, S.A., supone la puesta en circulación de un 20% más de los servicios habituales (y sin posibilidad de un mayor incremento dado las disponibilidades materiales y técnicas de los recursos de la empresa).

8. Consecuentemente, tal y como reflejo la Sentencia de Tribunal Constitucional núm. 43/90 (RTC 1990, 43) que «... si se decide convocar la huelga en las fechas [horas, en el caso de la presente convocatoria] "punta" de vacaciones habrán de ser conscientes los convocantes de que el ejercicio del derecho de huelga sufrirá una restricción mayor que la soportadas si se lleva a cabo en otro momento.» (citada por la STS de 10 de diciembre de 2008)
9. La singularidad del paro convocado para el día 25 de diciembre de 2010, de 00:00 a 10:15 horas, causa que motiva la convocatoria de huelga.
  - 9.1. Desde el inicio del funcionamiento de los servicios de METRO BILBAO, S.A, durante las primeras horas del día 25 de diciembre, Navidad, no ha habido servicio alguno. Sin embargo ello no obsta para que se establezcan servicios mínimos en caso de huelga, estando previsto la existencia de éstos en esa fecha como sucede para la presente convocatoria, «...si justificadamente aprecia novedosamente el carácter esencial que con anterioridad no se aprecio, o argumenta [su] necesidad». Fundamento Jurídico Octavo de la reciente Sentencia de TSJ del País Vasco núm. 780/2010, de 12 de noviembre de 2010.
  - 9.2. METRO BILBAO, S.A, viene ampliando los horarios de servicios públicos que presta, fuera del horario regular de verano e invierno. Según se relata en su Memoria de 2009, en ese año se amplió el horario nocturno de dos viernes en diciembre de 2009, así como para atender eventos como partidos de fútbol y baloncesto, eventos singulares, conciertos o fiestas patronales de los municipios del Gran Bilbao. En concreto en 2009, fueron 74 los servicios especiales que se precisaron establecer para atender la demanda de metro que la ciudadanía exigía en el uso de su derecho a la libre circulación. Es de destacar en este apartado, por su analogía, el Acuerdo firmado con fecha 27 de noviembre de 2000, entre la Dirección y el Comité de Empresa por la que se fijaban las condiciones de trabajo de Nochevieja, acuerdo que año tras año se ha venido aplicando con las precisas actualizaciones.
  - 9.3. La previsión inicial de la empresa para ese día, es que se realizarán --en la franja horaria en que se ha convocado el paro-- unos 31.900 desplazamientos de personas.

Para ello está previsto establecer los siguientes servicios:

<b>L1</b>	<b>(Etxebarri – Santurtzi/Plentzia)</b>	<b>–</b>	<b>3 trenes a la hora por cada sentido</b> <b>(6 trenes en total)</b>
<b>L2</b>	<b>(Etxebarri –San Inazio)</b>		<b>6 trenes a la hora por cada sentido</b> <b>(12 trenes en total)</b>

- 9.4. Con fecha 20 de mayo de 2010, las Juntas Generales de Bizkaia aprobaron una Proposición No de Norma Foral relativa a la apertura de Metro Bilbao durante las jornadas de Nochebuena y Navidad, instando a la Diputación Foral de Bizkaia a su cumplimiento, mediante la realización de las gestiones oportunas ante el Consorcio de Transportes y/o Metro Bilbao. Esta circunstancia hace que deba tomarse en consideración como necesaria y de interés público general la voluntad del Ente Legislativo Foral de establecer un servicio público en esas fechas, y ello en aras de potenciar y remover

obstáculos al ejercicio del derecho fundamental a la libre circulación de las personas dentro del marco del transporte de metro.

- 9.5. La consideración de los servicios mínimos que han de fijar para el día 25 de diciembre de 2010, entre las 00:00 horas y las 10:15 horas será de 1 tren por cada sentido y hora en la Línea L1 (Etxebarri–Santurtzi/Plentzia) y 1 tren por cada sentido y hora en la Línea L2 (Etxebarri–San Inazio).
10. La alternativa a METRO BILBAO, S.A., es escasa en el periodo temporal de huelga, pues tal y como se viene argumentando, los paros han sido convocados en fechas y horarios «punta», lo cual limita las alternativas a él. En efecto, y por lo que se refiere al día 21 de diciembre de 2010, al igual que en años anteriores todas las empresas que prestan servicios de transporte público de viajeros bien sea por carretera, tranvía o ferrocarril y que tenga como destino el Casco Viejo de Bilbao, suelen reforzar su servicios y líneas para atender a su propio incremento de demanda de transporte.

Otro tanto ha de decirse de los horarios de huelga de los días 22, 23 y 24 de diciembre de 2010, pues de habitual la mayor demanda de servicios de transporte se suele realizar en los horarios próximos al inicio o conclusión de la actividad laboral, social y económica, en los que las personas van o vuelve de los lugares habituales donde realizan tales actividades. Es por ello, que las empresas de transporte tanto públicas como privadas refuerzan sus servicios en estas horas al límite de su capacidad técnica y material, por lo que un incremento de demanda de transporte por parte del importante número de personas que de habitual usa el metro, las situaría en circunstancias de saturación, cuando no de imposibilidad material de desplazamiento, lo cual redundaría en un perjuicio muy superior para las personas ajenas al conflicto, cual sería la imposibilidad de ejercer su derecho a la libre circulación a sus domicilio, a sus trabajos, a los centros de salud, etc.

En efecto en el denominado Tronco Común (Bilbao y Etxebarri) la alternativa a METRO BILBAO, S.A., son las líneas de Bilbobus, de Euskotren, Renfe y Bizkaibus, y las personas afectadas 62.807 en el día 21 de diciembre de 2010, y 28.819 en los días 22, 23 y 24 de diciembre.

El tramo de línea que va por la Margen Derecha, la alternativa a ella son las líneas de Bizkaibus, y las personas afectadas 38.432 en el día 21 de diciembre de 2010, y 18.142 en los días 22, 23 y 24 de diciembre.

Asimismo, en el tramo de línea que va por la Margen Izquierda, la alternativa son las líneas de Bizkaibus y Renfe, y las personas afectadas 49.384 en el día 21 de diciembre de 2010 y 23.144 en los días 22, 23 y 24 de diciembre.

Por lo que es prácticamente inviable que los servicios alternativos puedan acoger la demanda existente.

11. En este orden de cosas también podría afectar la circulación vial, ya que las personas usuarias de metro al no contar con servicio alguno durante la huelga, y en la medida de sus posibilidades, podrían optar por el uso de su vehículo particular, lo cual atendiendo a las circunstancias geográficas y estructurales de las infraestructuras de Bilbao y de ambas márgenes de la Ría, supondría un

colapso en la circulación ya que no existe capacidad material posible de asunción de tal sobrecarga de intensidad de tráfico, y más en horas punta.

12. La forma de prestación de servicio de Metro, tal y como viene estableciéndose por la jurisprudencia, así, y citando la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 8 de octubre de 2009, relativa a un sector el de transporte público de viajeros por carretera, manifestó que «No podemos olvidar que una de las características básicas de este tipo de transporte es que necesita de una continuidad en la prestación del servicio, por lo que su interrupción no permite un restablecimiento inmediato,...». Esta circunstancia hace que deban contemplarse los servicios mínimos de movimientos y operaciones, los cuales son precisos tanto para mantener en unas adecuadas condiciones de seguridad y funcionalidad tales servicios, como en la contribución de una forma decisiva a un pronto restablecimiento del funcionamiento normal, una vez finalizada la huelga.

Es de señalar, que los servicios esenciales a la comunidad que se establecen por la Autoridad Gubernativa ante una situación de huelga, en nada interfieren y son compatibles con los denominados «servicios de seguridad y mantenimiento», que a tenor de lo establecido en el artículo 6.7 del Real Decreto-Ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, son aquellos necesarios «para la seguridad de las personas y de las cosas, mantenimiento de los locales, maquinaria, instalaciones, materias primas y cualquier otra atención que fuese precisa para la ulterior reanudación de las tareas de la empresa», y cuya garantía corresponde, por imperativo legal, al Comité de Huelga.

13. Las horas en las que se han convocado los paros de los días 21, 22, 23 y 24 de diciembre de 2010, tal y como se ha expuesto anteriormente, son «horas punta» y en ellas se produce un importante número de desplazamientos en relación con otras horas de esos mismos días.

Así, por ejemplo el día 21 de diciembre, y en base a lo acaecido en años anteriores, entre las 10:00 y las 12:00 horas, las posibles personas que se verán afectadas por la huelga serán unas 66.096 personas; siendo de destacar el uso intensísimo de las estaciones de Casco Viejo y Abando, que sumando entradas y salidas triplican su utilización, pasando de aproximadamente 14.900 personas a 59.700 viajeros en ese día. Otro tanto sucede entre las 18:00 y las 20:00 horas. La totalidad del personal que se verá afectado por el paro de metro en esas horas será de unas 84.527 personas.

En los días siguientes (22, 23 y 24 de diciembre) los paros son de una hora en los turnos de mañana (de 07:30 a 08:30 horas) y tarde (de 18:30 a 19:30 horas), resultando afectadas por la huelga unas 37.769 personas en el paro de la mañana, y de unas 31.772 personas en el de la tarde.

De habitual estos servicios se refuerzan con un 20% más de medios.

Los servicios habituales para esas fechas son los siguientes:

<b>Día 21 de diciembre de 2010 de 10:00 a 12:00 horas</b>		
<b>L1</b>	<b>(Etxebarri y Bidezabal/Plentzia)</b>	12 trenes por cada hora y en cada sentido (48 trenes en total)
<b>L2</b>	<b>(Etxebarri – Santurtzi)</b>	12 trenes a la hora por cada sentido (48 trenes en total)
<b>Día 21 de diciembre de 2010 de 18:00 a 20:00 horas</b>		
<b>L1</b>	<b>(Etxebarri y Bidezabal/Plentzia)</b>	9/10 trenes por cada hora y en cada sentido (36/40 trenes en total)
<b>L2</b>	<b>(Etxebarri – Santurtzi)</b>	10 trenes a la hora por cada sentido (40 trenes en total)

<b>Días 22, 23 y 24 de diciembre de 2010 de 07:30 a 08:30 horas</b>		
<b>L1</b>	<b>(Etxebarri y Bidezabal/Plentzia)</b>	12 trenes por cada hora y en cada sentido (24 trenes en total)
<b>L2</b>	<b>(Etxebarri – Santurtzi)</b>	12 trenes por cada hora y en cada sentido (24 trenes en total)
<b>Días 22, 23 y 24 de diciembre de 2010 de 18:30 a 19:30 horas</b>		
<b>L1</b>	<b>(Etxebarri y Bidezabal/Plentzia)</b>	9/10 trenes por cada hora y en cada sentido (19 trenes en total)
<b>L2</b>	<b>(Etxebarri – Santurtzi)</b>	10 trenes por cada hora y en cada sentido (20 trenes en total)

Consecuentemente con ello, parece razonable que para atender esta demanda de transporte, y teniendo en cuenta las escasas opciones de absorción de estas personas por otros servicios de transporte tanto públicos como privados, procede establecerse unos servicios mínimos de un 50%, lo que vendría a suponer la aceptación como necesaria del porcentaje de refuerzo del 20% sobre la media habitual que se precisa en situaciones de huelga.

14. El Puesto de Mando Centralizado (PMC) es el centro coordinador que dirige, controla y soporta la totalidad de las actividades técnico-productivas que se realizan en las instalaciones del Metro; entre ellas las relacionadas con la explotación del servicio y las referidas a la seguridad tanto de las instalaciones como de las personas que se hallen en ellas. Su funcionamiento es de 24 horas. Además, el Puesto de Mando Centralizado es parte de la operativa prevista en los Protocolos de Emergencia y Seguridad Ciudadana. Su personal de habitual son 6 personas.



15. Los servicios de mantenimiento de la empresa son elementos indispensables para garantizar tanto el correcto funcionamiento de todas las instalaciones y servicios operativos del Metro, como para la atención de las situaciones de emergencia que su funcionamiento ocasione, sin que en esta circunstancia quepa su sustitución por la Brigada de Reparación Urgente (BRU).

En efecto, la Brigada de Reparación Urgente (BRU), está configurada como el conjunto de equipos operativos para la atención de reparaciones urgentes que se pudieran producir en las instalaciones cuando no se hallen en funcionamiento los servicios habituales de mantenimiento del Taller de Material Móvil o de la Unidad de Instalación. La actividad de estos equipos, dada su estructura mínima necesaria, se realiza habitualmente festivos, fines de semana, noches, etc.; es decir, cuando se prestan servicios ferroviarios de baja intensidad. Por esta razón, no parece adecuado que sean estos equipos los designados como servicios mínimos para atender las situaciones de emergencia durante los paros convocados – que lo son dentro de la jornada de trabajo de taller- y, sin embargo, sí resulta necesario designar personal de mantenimiento para garantizar el arreglo de las averías que pudieran producirse siempre que éstas afecten a la seguridad de las personas.

16. El Personal USI gestiona la movilidad de las personas usuarias dentro de las instalaciones, tomando decisiones sobre la decisiones sobre la óptima gestión de flujos de viajeros y viajeras en entrada y salida, evitando riesgos de atrapamientos y colapso de personas en escaleras y vestíbulos, gestionando la capacidad de absorción de los andenes en función del paso de los trenes, y, en definitiva, resolviendo las situaciones de aglomeración desde la atención especializada a la clientela. Esta función reviste especial trascendencia en horas punta que es cuando de habitual se producen estos eventos o cuando hay un refuerzo del servicio habitual (Aste Nagusia, Fiesta, etc.). Una presencia de al menos tres personas durante los horarios de huelga para atender a las 39 estaciones se ha de considerar suficiente para resolver los posible problemas de flujo de viajeros, que sin duda alguna se vera incrementado por la desorientación, que de habitual, se produce en situaciones de huelga en servicios regulares de frecuencia.
17. Otro factor a ser considerado es el hecho de que hay afectados por el paro convocado servicios que se inician con anterioridad al comienzo de la huelga, lo que supondrá, de no establecerse unos servicios mínimos, su paralización inmediata a hora fijada, dejando sin concluir su trayecto a las personas que lo estén utilizando en ese momento. Asimismo, en el momento de la reanudación del servicio, y una vez concluido el paro, esta paralización supondrá una mayor dificultad en la restauración de lo pertinentes ritmos y frecuencias, lo que pudiera prolongar los efectos de la huelga más allá del limite temporal de las dos horas para las que está convocada.
18. Asimismo, la prestación de los servicios mínimos en unos niveles adecuados de coordinación y seguridad, así como la atención a emergencias que pudieran suceder, hace preciso que se establezcan dotaciones de personal mínimas imprescindibles para modular, en función de su intensidad, de las situaciones de riesgo que puedan producirse como consecuencia del transito, así como asegurar la actividad de control, mantenimiento, asistencia y señalización de incidencias.

Consecuentemente con lo hasta aquí expuesto, y a modo de resumen, se debe considerar que durante el ejercicio de huelga parcial convocado en METRO BILBAO, S.A., es necesario garantizar el desplazamiento de las personas en medios de transporte públicos que posibiliten el ejercicio de los derechos fundamentales a ellas reconocidas, y que posibilita de una forma básica la libre circulación reconocida en el art. 19 de la Constitución, mediante un mínimo. En la determinación de estos servicios mínimos se han tendido en cuenta: la afluencia y tipología socioeconómica de las personas usuarias, las áreas de destino de los trayectos, con especial interés en hospitales, centros sanitarios, centros educativos y de actividad administración y económica, la existencia o no de medios alternativos de transporte a los prestados por la empresa así como las frecuencias y complementariedad de las líneas de transportes.

Por este motivo se ha instruido el procedimiento a que alude el artículo 10.2 del Real Decreto-Ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre Relaciones de Trabajo, habiéndose dado audiencia a las partes afectadas por el presente conflicto, a fin de hallar solución al mismo, formular alegaciones sobre la necesidad de garantizar servicios esenciales a la comunidad, y, en su caso, consensuar una propuesta de servicios mínimos que los hubieran de cubrir, no habiendo sido posible esto último, pese a haber presentado las partes propuestas en la comparecencia del día 14 de diciembre de 2010.

El artículo 4.2 del Decreto 538/2009, de 6 de octubre, por el que se establece la Estructura Orgánica y Funcional del Departamento de Empleo y Asuntos Sociales, ha atribuido a la titular de dicho Departamento la competencia para establecer las garantías precisas para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad en los supuestos de ejercicio del derecho de huelga que afecten a empresas, entidades o instituciones encargadas de la prestación de los servicios públicos o de reconocida e inaplazable necesidad, conforme a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 10 del Real Decreto-Ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre Relaciones de Trabajo. Dicha competencia se ejerce por delegación del Consejo de Gobierno, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 139/1996, de 11 de junio.

Por todo lo expuesto, la Consejera de Empleo y Asuntos Sociales por delegación del Gobierno Vasco:

#### **RESUELVE:**

**PRIMERO.-** El ejercicio del derecho de huelga parcial para los días 21, 22, 23, 24 y 25 de diciembre de 2010, al que ha sido convocado el personal que presta servicios en la empresa METRO BILBAO, S.A., se entenderá condicionado al mantenimiento de los siguientes servicios mínimos:

##### **1. Puesto de Mando Centralizado.**

Los servicios del Puesto de Mando Centralizado durante el periodo de huelga, se prestarán en cada turno por el siguiente personal: 1 supervisor/a, 1 operador/a de Tráfico y Energía, 1 operador/a de Seguridad y Comunicaciones.

## 2. Servicio de Trenes.

**2.1.** Con carácter general: los servicios que tengan su inicio con anterioridad a las horas de comienzo de los paros se deberán seguir realizando hasta su finalización habitual.

### 2.2. Día 21 de diciembre de 2010.

**2.2.1.** de 10:00 a 12:00 horas,

<b>L1</b> (Etxebarri Bidezabal/Plentzia)	y	6 trenes por cada hora y en cada sentido (24 trenes en total)
<b>L2</b> (Etxebarri – Santurtzi)		6 trenes a la hora por cada sentido (24 trenes en total)

**2.2.2.** de 18:00 a 20:00 horas.

<b>L1</b> (Etxebarri Bidezabal/Plentzia)	y	5 trenes por cada hora y sentido (20 trenes en total)
<b>L2</b> (Etxebarri – Santurtzi)		5 trenes por cada hora y sentido (20 trenes en total)

### 2.3. Día 22, 23 y 24 de diciembre de 2010.

**2.3.1.** de 07:30 a 08:30 horas,

<b>L1</b> (Etxebarri Bidezabal/Plentzia)	y	6 trenes por cada sentido (12 trenes en total)
<b>L2</b> (Etxebarri – Santurtzi)		6 trenes por cada sentido (12 trenes en total)

**2.3.2.** de 18:30 a 19:30 horas,

<b>L1</b> (Etxebarri Bidezabal/Plentzia)	y	4/5 trenes por cada sentido (10 trenes en total)
<b>L2</b> (Etxebarri – Santurtzi)		5 trenes por cada sentido (10 trenes en total)

### 2.4. Día 25 de diciembre de 2010 (de 00:00 a 10:15 horas).

<b>L1</b> (Etxebarri – Santurtzi/Plentzia)		1 tren a la hora por cada sentido (2 trenes en total)
<b>L2</b> (Etxebarri – San Inazio)		1 tren a la hora en cada sentido (2 trenes en total)

### **3. Área de mantenimiento y atención de averías.**

El servicio de mantenimiento y atención de averías durante el periodo de huelga, y para la atención de aquellas situaciones urgentes e inaplazables que supongan riesgo para la seguridad o la vida de las personas, será prestado:

3.1. Los días 21, 22, 23 y 24 de diciembre de 2010, por el personal de mantenimiento, con un número de personas equivalente a una dotación de la Brigada de Reparación Urgente (BRU).

3.2. El días 25 de diciembre de 2010, por una dotación de la Brigada de Reparación Urgente (BRU).

4. Personal USI, tres personas en cada uno de los horarios de huelga para gestión de flujos de viajeros y viajeras en entrada y salida, evitando riesgos de atrapamientos y colapso de personas en escaleras y vestíbulos, gestionando la capacidad de absorción de los andenes en función del paso de los trenes

5. Así mismo se establecen como servicio mínimos los movimientos y operaciones necesarias para mantener en unas adecuadas condiciones de seguridad y funcionalidad tales servicios mínimos, pero además deberán contribuir de forma decisiva a un pronto restablecimiento del funcionamiento normal, una vez finalizada la huelga.

**SEGUNDO.-** Los servicios señalados podrán ser modificados, tras los pertinentes trámites administrativos, atendiendo a la duración de la huelga o cuando así lo exijan razones extraordinarias sobrevenidas.

**TERCERO.-** 1. Los Servicios antedichos se prestarán preferentemente por el personal que no ejercite el derecho a la huelga.

2. Corresponderá a la Dirección de la Empresa, oída preceptivamente la representación de las y los trabajadores, la asignación de funciones al personal correspondiente, respetando en todo caso las limitaciones contenidas en el artículo anterior y en la legislación vigente.

3. Por otro lado, y con objeto de prevenir situaciones de riesgo o accidentes y garantizar la correcta ejecución de los servicios mínimos que esta Orden decreta, con carácter previo al inicio de la huelga, la Dirección de la Empresa y el Comité de Huelga deberán determinar el destino y lugar de parada de todas las unidades de tren cuya movilidad pueda ser afectada por el ejercicio del derecho de huelga.

**CUARTO.-** Los servicios mínimos recogidos en los apartados anteriores de esta Orden no podrán ser perturbados por alteraciones o paros del personal designado para su prestación. Caso de producirse, serán considerados ilegales y quienes los ocasionaren incurrirán en responsabilidad, que les será exigida de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente.

**QUINTO.-** Lo dispuesto en los apartados anteriores no significará limitación alguna de los derechos que la normativa reguladora de la huelga reconoce al personal en esta situación, ni respecto a la tramitación y efectos de las peticiones que la motivan.

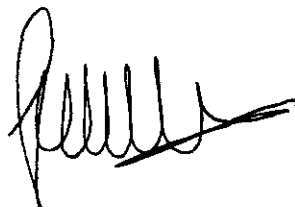
**SEXTO.-** La presente Orden se adopta en el ejercicio de la delegación conferida al Consejero de Justicia, Trabajo y Seguridad Social, por el Decreto 139/1996, de 11 de junio; y conforme a lo establecido en el artículo 13.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, habrá de ser considerada como dictada por el Consejo de Gobierno.

**SÉPTIMO.-** La presente Orden entrará en vigor a la fecha de su notificación.

**OCTAVO.-** Notifíquese esta Resolución a las personas interesadas en la forma establecida por el artículo 58 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y Procedimiento Administrativo Común, haciéndoles saber que la misma pone fin a la vía administrativa y que contra ella cabe interponer Recurso Contencioso-Administrativo ante la Sala correspondiente del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco, en el plazo de 2 meses desde la fecha de su notificación, de conformidad con lo dispuesto en Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Asimismo, y de conformidad con lo previsto en el artículo 116 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, notifíquese también, que contra la presente Orden podrá interponerse ante esta Autoridad Laboral el pertinente Recurso Potestativo de Reposición, en el plazo de un mes contado desde el día siguiente al de su notificación.

En Vitoria-Gasteiz, a 17 de diciembre de 2010.



**Gemma Zabaleta Areta,**  
**CONSEJERA DE EMPLEO Y ASUNTOS SOCIALES**