FIRMADO

RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN AZULHANDLING SPAIN LTD., DURANTE LA HUELGA ESTATAL CONVOCADA POR UGT

1. CONVOCATORIA DE HUELGA 2

2. ANTECEDENTES 3

3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA 6

4. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO 7

4.1. Esencialidad de los servicios de asistencia en tierra (Handling) 8

5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS 9

5.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público 11

5.2. Otras operaciones de interés público 11

5.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares 13

5.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales. 15

5.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas 16

5.6. Otros vuelos 18

6. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS 19

7. CONSIDERACIONES FINALES 20

RESUELVO 23

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (1 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

1. CONVOCATORIA DE HUELGA

El Sindicato Aéreo de la Federación de Servicios, Movilidad y Consumo de la Unión General de Trabajadores (FeSMC-UGT) mediante escrito dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, de fecha 15 de septiembre de 2025, ha convocado una huelga estatal en Azul Handling Ltd. Sucursal Española (en adelante AZUL HANDLING), afectando a todas las personas trabajadoras que prestan sus servicios para la empresa que se dedica a atender los servicios de asistencia en tierra, en todos los aeropuertos españoles donde operan, a las aeronaves, pasajeros y pasajeras de las compañías del grupo RYANAIR. El inicio de la huelga fue el día 1 de octubre de 2025 a las 00:00 horas, tratándose de una huelga diaria de 24 horas, los siete días de la semana y de carácter indefinido en su duración temporal.

La empresa solicitó, con fecha 23 de septiembre de 2025, el establecimiento de servicios mínimos y la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible (en adelante MITRAMS) dictó resolución el 30 de septiembre de 2025, con vigencia hasta el 30 de noviembre. Posteriormente, con fecha 25 de noviembre de 2025 la empresa solicitó nuevamente el establecimiento de servicios mínimos y se dictó resolución el 27 de noviembre de 2025 con vigencia hasta el 31 de enero de 2026. Con fecha 19 de enero de 2026 la empresa solicitó el establecimiento de servicios mínimos y se dictó resolución el 29 de enero de 2026 con vigencia hasta el 28 de marzo de 2026. Con fecha 26 de marzo de 2026 la empresa solicitó el establecimiento de los servicios mínimos y se dictó resolución el fecha 27 de marzo de 2026.

Con fecha 19 de mayo de 2026 la empresa AZUL HANDLING solicitó al MITRAMS, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos.

De acuerdo con la información facilitada por AZUL HANDLING, la huelga afecta a 4.596 trabajadores en los centros de trabajo de: Madrid, Málaga, Alicante, Barcelona, Fuerteventura, Girona, Gran Canaría, Ibiza, Lanzarote, Murcia, Palma de Mallorca, Reus, Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Sur, Valencia, Vitoria y Zaragoza.

Según la información proporcionada y 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).

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (2 de 27) · Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

2. ANTECEDENTES

Cambios respecto a resoluciones anteriores

El derecho de huelga es un derecho fundamental, pero de configuración principalmente jurisprudencial, a la vista además de que la única regulación general del mismo es anterior a la Constitución de 1978 y que no se ha dictado una ley orgánica que lo regule de forma más desarrollada.

Aun cuando ningún derecho garantiza el acierto de las resoluciones judiciales (entre otras, STC 50/1988, FJ 2º; 127/1990, FJ 2º; 210/1991, FJ 5º; 55/1993, FJ 5º; 148/1994, FJ 4º; 199/1994, FJ 2º; 211/1994 FJ 2º; 47/1995, FJ 2º; 58/1997, FJ 2º; 151/2001, FJ 5º;162/2001, FJ 4ª; 107/2002, FJ 3º; 213/2002, FJ 3º), ni la jurisprudencia sea fuente del Derecho (artículo 1.1 del Código Civil, STS de 20/12/2001, FJ 4º), y aun cuando los pronunciamientos de los órganos judiciales distintos del Tribunal Supremo, aun reiterados, ni siquiera constituyan jurisprudencia (artículo 1.6 del Código Civil) las resoluciones de servicios mínimos dictadas por la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible se han ido modificando para tener en cuenta los diferentes pronunciamientos de la Audiencia Nacional y otras instancias judiciales. Entre los cambios introducidos, que pueden ser aplicables o no en función de las particularidades de cada convocatoria, se pueden citar los siguientes:

- En relación con las categorías de vuelos –vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares; vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales; vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas– se establece una protección pormenorizada para cada aeropuerto afectado por la huelga frente al procedimiento anteriormente empleado que establecía una protección promedio para el conjunto de aeropuertos afectados. La SAN de 2 de marzo de 2020 establece en el apartado Fundamentos de Derecho, punto sexto, que "*En cuanto al establecimiento del 35% y del 60%, redondeado por exceso, de los servicios de transporte de pasajeros de la compañía para cada ruta con ciudades españolas peninsulares (y extranjeras) cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento inferior o superior a 5 horas, respectivamente, se justifica en la resolución el establecimiento de esos porcentajes, tomando en consideración las cifras arriba consignadas, pero de manera genérica, sin tener en cuenta que la huelga afectaba a distintos centros de trabajo –aeropuertos de Madrid, Málaga, Las Palmas de Gran Canaria, Barcelona, Alicante, Sevilla, Tenerife*

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (3 de 27) · Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Sur, Palma de Mallorca, Valencia, Gerona, Santiago de Compostela, Ibiza y Lanzarote– de manera que los criterios tenidos en cuenta pueden ajustarse y ser adecuados para el personal de unos centros y no para otros".

- En cuanto a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, frente a la protección anteriormente aplicada del 100%, se ha determinado la reubicación del 90% de los pasajeros lo que representa una protección inferior en este tipo de vuelos para cada uno de los aeropuertos afectados por la convocatoria de huelga. La SAN de 2 de marzo de 2020 establece en el apartado Fundamentos de Derecho, punto sexto, que "*fijar como servicios mínimos el 100% de los servicios domésticos para cada ruta con los aeropuertos de los territorios no peninsulares supone en la práctica la inefectividad de la convocatoria de huelga".*

- Con respecto a los servicios de transporte de correo postal universal y de mercancías perecederas –entre las que se considera el transporte de medicamentos y material sanitario, animales vivos y expatriación y movimiento de féretros–, no se aplicará ninguna protección en las huelgas que se realicen en tramos horarios de corta duración. Todo ello tomando en consideración las medidas cautelarísimas emitidas por la Audiencia Nacional mediante auto de 10 de marzo de 2023, y adoptadas en la resolución de servicios mínimos de fecha 13 de marzo de 2023.

- En relación con la plantilla de trabajadores, como consecuencia de las sentencias de la AN en las que se pone de manifiesto la exigencia de concretar los trabajadores afectados y los designados para la prestación de servicios mínimos y su justificación o motivación al tratarse de la limitación de un derecho fundamental (entre las que se pueden nombrar las de fecha 10 de marzo de 2023, 21 de abril de 2023, 31 de mayo de 2023, 21 de julio de 2023, 18 de septiembre de 2023 y 6 de octubre de 2023), desde el 19 de octubre de 2023 y cuando las circunstancias de la huelga lo han permitido, se viene incluyendo en la resolución de servicios mínimos la plantilla concreta de trabajadores (en número o en porcentaje) que la empresa ha considerado que debe acudir al puesto de trabajo para cumplir con los servicios mínimos. La información sobre la plantilla de servicios mínimos se ha solicitado, en general, a la propia empresa junto con un informe razonado que justifique su postura, de modo que ha sido la empresa la que ha relacionado los vuelos protegidos y plantilla necesaria para darles servicio. Sin embargo, las sentencias del TS de fecha 29 de enero de 2025 (rec. casación 1486/2024), de fecha 27 de enero de 2025 (rec.casación 997/2024), de fecha 5 de

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (4 de 27) · Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

febrero de 2025 (rec.casación/1390/2024) y de fecha 29 de octubre de 2025 (rec.casación 8812/2024) que establecen como cuestión de interés casacional "si, *a efectos de la debida motivación para fijar los servicios mínimos cuando se ejerce el derecho de huelga en el sector aéreo, las empresas conservan la facultad de precisar determinados aspectos de los servicios mínimos dentro de los límites fijados en la resolución administrativa correspondiente, como consecuencia de sus facultades de dirección y organización de la plantilla"* estiman que *"No parece que la autoridad gubernativa esté en condiciones de atribuirse esa competencia, relacionando el porcentaje de vuelos con las plantillas correspondientes de los trabajadores de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, para determinar qué plantillas han de prestar los servicios esenciales fijados, sin conocer quienes secundan o no la huelga, o la cualificación, o preferencias de los trabajadores, con los que la empresa debe siempre fomentar el acuerdo"* y añaden en la misma línea que "*[…]No parece posible, insistimos, que la autoridad gubernativa pueda concretar el número exacto de trabajadores, mediante una cifra o un porcentaje, ni precisar los trabajadores concretos que deben atender los servicios mínimos, salvo el establecimiento de algún criterio o pauta general en el caso de huelgas de menor ámbito e incidencia […]* concluyendo que "*la exigencia que, al socaire de la falta de motivación, añade la sentencia impugnada, para que la Administración, en tanto que autoridad gubernativa, determine los trabajadores de los servicios de asistencia en tierra, que deben prestar los servicios esenciales fijados, no es conforme a derecho".*

Por lo tanto, para el caso concreto de esta huelga, teniendo en cuenta la sentencia del TS, no se incluye el anexo con la plantilla.

Además de las modificaciones que derivan de pronunciamientos judiciales, las resoluciones, dentro de un proceso de mejora continua, incluyen otras modificaciones que tienen como objetivo clarificar al máximo la legalidad de la resolución, así como su interpretación.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (5 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Antecedentes materiales

En el año 2025, en los aeropuertos afectados por la huelga, las compañías atendidas por AZUL HANDLING han registrado 67,6 millones de movimientos de pasajeros, en más de 396.700 operaciones. El volumen de carga transportada superó las 358 toneladas.

Respecto al reparto de mercados comerciales, el principal segmento aéreo ofertado por la compañía es el comunitario, que ocupa el 53,6% de los pasajeros. Le sigue el mercado extracomunitario con el 25,7% de la cuota de pasajeros. El mercado doméstico supone el 20,7% de los movimientos de pasajeros restantes.

El aeropuerto de JT Barcelona-El Prat es el que más pasajeros registró de las compañías atendidas por AZUL HANDLING en 2025 con 9,4 millones de movimientos de pasajeros. Le siguen los aeropuertos de Málaga-Costal del Sol y Palma de Mallorca con 8,4 millones de movimientos de pasajeros cada uno.

En los primeros meses de 2026, hasta abril, las compañías atendidas por AZUL HANDLING han movido casi 19,1 millones de pasajeros en casi 113.900 operaciones. El mercado comunitario se mantiene como el predominante entre los pasajeros atendidos con 57,9% de cuota.

3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

De acuerdo con la programación disponible está previsto que, para los meses de junio y julio de 2026, las compañías atendidas por AZUL HANDLING gestionen en torno a 72.500 movimientos programados, ofertándose cerca de 13,9 millones de asientos entre todos los aeropuertos afectados. Atendiendo a los factores de ocupación previstos para los mismos meses de 2026, se podrían ver afectados cerca de 12,9 millones de pasajeros.

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo con las siguientes huelgas:

- La huelga convocada en las empresas OUTSMART ASSISTANCE SL y TOTSERIMAN SL. que prestan el servicio de mantenimiento en el SATE, y que se desarrollan todos los jueves y domingos de 5:00h. a 7:00h. y de 13:00h. a 15:00 h. Dicha actividad se presta en el aeropuerto de Adolfo Suarez Madrid-Barajas. La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, dictó resolución de servicios mínimos el 27 de marzo de 2026 para la huelga anteriormente citada.

- La huelga convocada en la empresa SAERCO que presta el servicio de control de tránsito aéreo, se desarrolla todos los días, las 24 horas, coincide con la presente

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (6 de 27) · Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

huelga en los aeropuertos de Sevilla, Lanzarote y Palma de Mallorca. La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, dictó resolución de servicios mínimos el 15 de abril de 2026 para la huelga anteriormente citada.

- La huelga convocada en la empresa ADELTE que presta el servicio de asistencia a personas de movilidad reducida (PMR), se desarrolla todos los lunes, miércoles y viernes de 12:00 a 15:00 y de 18:00 a 21:00, martes y jueves de 05:00 a 07:00, 12:00 a 14:00 y 18:00 a 20:00, sábados las 24h y domingos de 12:00 a 15:00 y de 22:00 a 23:59 coincide con la presente huelga en el aeropuerto de Palma de Mallorca. La Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, dictó resolución de servicios mínimos el 22 de mayo de 2026 para la huelga anteriormente citada.

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 del transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional, alcanzando el 12,6% del PIB en 2024, y la estrecha relación de este sector con el modo aéreo, ya que aproximadamente el 80% de los turistas que nos visitan utiliza el modo aéreo para sus desplazamientos.

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).

Además, el modo aéreo es utilizado para transportar, entre otras, mercancías perecederas, y así mismo contribuye a la prestación del servicio de correo postal universal cuya esencialidad está establecida en el art.1 del RD 556/1987, de 24 de abril, y ha sido reconocida también por la jurisprudencia.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (7 de 27) · Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Igualmente se consideran esenciales, por su propia naturaleza, los vuelos en las rutas sobre las que recaen obligaciones de servicio público y 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).

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

4.1.Esencialidad de los servicios de asistencia en tierra (Handling)

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

En definitiva, la operación aérea solo puede producirse si está garantizada la prestación de los siguientes servicios relacionados en el Anexo del mencionado *Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio:*

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

En el presente caso la huelga afecta a las categorías reflejadas en los epígrafes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 y 9.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (8 de 27) · Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Hay que hacer especial referencia a la asistencia a pasajeros, entre la que se encuentra la atención a las personas con movilidad reducida. Sobre la esencialidad de los servicios de asistencia a personas con movilidad reducida, es de aplicación lo dispuesto en el *Real Decreto Legislativo 1/2013 de 29 Noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*, así como en el *Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad* y en el *Reglamento (CE) 1107/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo*, que imponen la atención a estos pasajeros en aras de la igualdad de oportunidades.

5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

A fin de valorar el alcance de la huelga se toma en consideración el número de pasajeros potencialmente afectados, valorándose las alternativas disponibles de medios de transporte públicos que puedan considerarse sustitutivos razonables del modo de transporte aéreo.

A efectos de considerar la sustitución intermodal, tradicionalmente se considera que el avión no puede ser sustituido de forma eficiente por el transporte público terrestre cuando la distancia a recorrer sea superior a los 500 km, lo que viene a traducirse en un tiempo de desplazamiento superior a 5 horas.

Para obtener el porcentaje de vuelos a proteger, primero se calcula el porcentaje de pasajeros que sería necesario reubicar para hacer compatible el derecho a la movilidad de los ciudadanos con el derecho de huelga de los trabajadores y, junto con el factor de ocupación estimado, se calcula el porcentaje de vuelos que es necesario operar en:

- Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.
- Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.
- Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas.

El porcentaje de vuelos a proteger se calcula empleando junto con el porcentaje de pasajeros a reubicar, el factor de ocupación de los vuelos para el periodo en el que está convocada la

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (9 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

huelga. Para calcular el factor de ocupación esperado en los aeropuertos afectados para el mes de junio de 2026, se ha aplicado al factor de ocupación del mes de junio de 2025 la variacion media de este factor a lo largo del último año. Así, considerando los datos disponibles correspondientes a abril de 2026, se ha calculado la variación del factor de ocupación entre cada mes y el mismo mes del año anterior para los últimos 12 meses, comenzando en mayo de 2025 (variación respecto a mayo de 2024) y finalizando en abril de 2026 (variación respecto a abril de 2025). Posteriormente, se ha obtenido la media de esas variaciones y este valor medio se ha aplicado al factor del mes de junio de 2025 para estimar el factor de ocupación del mes de junio de 2026. El cálculo del factor de ocupación para los días del mes de julio de 2026 se ha realizado de forma análoga.

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

Por otra parte, se debe impedir, dentro de lo posible, que los efectos de la huelga -que el Tribunal Supremo califica como “gravísima perturbación”- se trasladen fuera del período de esta e impacten negativamente sobre la economía y los derechos de los ciudadanos, con las consecuencias que aparecen recogidas en la SAN de 31 de marzo de 1990.

Para conseguir que los efectos de una huelga en el transporte aéreo incidan lo menos posible fuera de los periodos de la convocatoria, deben adoptarse medidas para proteger:

- Los vuelos que tuvieran su hora de inicio programada antes del inicio del período de huelga y prevista su llegada durante el mismo.
- Las operaciones técnicas de posicionamiento (movimiento de una aeronave y su tripulación a un aeropuerto sin pasajeros ni carga, para realizar una operación comercial desde dicho aeropuerto) necesarias para llevar a cabo un servicio de los considerados esenciales.
- Otras operaciones similares a las anteriores, necesarias tanto para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo respecto de los cuales se fijan servicios mínimos como para los servicios posteriores a la finalización de cada periodo de huelga.

En caso de que, por razones de seguridad, un vuelo deba ser desviado a un aeropuerto alternativo debido a circunstancias extraordinarias —tales como condiciones meteorológicas incompatibles con la realización del vuelo, riesgos para la seguridad o las decisiones de gestión

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (10 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

del tránsito aéreo—, y dicho vuelo hubiera sido atendido en condiciones normales de no mediar una huelga, deberán mantenerse todos los servicios aéreos que resulten necesarios para garantizar la continuidad y seguridad de la operación.

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

5.1.Rutas bajo obligaciones de servicio público

El Reglamento (CE) 1008/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, permite que los Estados Miembros impongan obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares de rutas que se consideren esenciales para el desarrollo económico y social de la región servida por un aeropuerto.

Las rutas con origen o destino en aeropuertos no peninsulares recibirán el grado de protección establecido en el apartado 5.3 relativo a vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares por los motivos establecidos en dicho apartado.

Las rutas con origen y destino en aeropuertos peninsulares recibirán el mismo nivel de protección que el establecido en el apartado 5.3 mencionado anteriormente puesto que la obligación de servicio público se ha impuesto por la especial necesidad de garantizar la conectividad de estos territorios.

5.2.Otras operaciones de interés público

En su caso, se protegen el 100% de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países. También se protegen, en su caso, el 100% de los 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., necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos.

La resolución protege el 100% de estos vuelos considerando que consisten en vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros normalmente retenidos en Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE) o bien por haber sido expulsados del país como consecuencia de infracciones

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (11 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

penales, y en vuelos de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc., por lo que resultan necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos, y en el caso de los ciudadanos extranjeros, para no privarles de libertad más allá de lo imprescindible para cumplir con las resoluciones administrativas y judiciales de expulsión.

En caso de trasplantes de órganos, los tiempos de preservación de los diferentes órganos pueden ser tan cortos como 6 horas, siendo en cualquier caso recomendable, reducir el tiempo al mínimo posible. Según servicios sanitarios:

> Para el riñón, lo normal son 24 horas, aunque es posible que funcionen tras conservación en frío hasta 36 horas; hígado y páncreas, hasta 12 horas y corazón y pulmones solo pueden mantenerse durante unas 6 horas. En cualquier caso, es preferible realizar el trasplante lo antes posible.
>
> Los tejidos tienen un mantenimiento diferente y algunos se pueden ultracongelar y mantenerlos viables durante años; tal es el caso del hueso, ligamentos, cartílagos y piel. Las córneas son válidas para trasplante, si se mantienen a 4º C hasta 7 días. La medula ósea también se puede congelar y preservar durante períodos variables entre días y semanas.
>
> Estos intervalos son muy importantes para conseguir seleccionar el mejor receptor de entre todos los que esperan y que, en ocasiones, se encuentran en otros hospitales a muchos kilómetros de distancia.
>
> Por otro lado, el material médico, farmacéutico y sanitario para uso hospitalario y de laboratorio, así como el específico de isótopos radiactivos de uso médico y que se usa en el paciente con fines de radioterapia o diagnosis de enfermedades tiene una vida media de 12 horas. El no poder llevar este servicio de transporte tendría un impacto directo en el tratamiento de los pacientes con patologías cancerígenas, así como en las citas médicas de diagnosis urgentes.

En los casos de vigilancia, protección civil y rescate, el tiempo es un factor crítico. En el caso de la búsqueda de personas extraviadas en el mar el intervalo de tiempo sin asistencia incrementa el riesgo de morir por hipotermia.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (12 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

En casos de rescate en montaña, asistencia a incendios u operaciones de seguridad nacional, igualmente el tiempo de reacción es clave para la consecución de los objetivos y preservación de los derechos fundamentales de los ciudadanos.

Por estos motivos, y al atentar el no disponer de estos servicios contra derechos tan básicos como el derecho a la vida recogido en el artículo 15 de la Constitución Española, se considera necesaria una protección del 100% de estos tal y como se ha procedido en resoluciones precedentes, sin que conste jurisprudencia en sentido contrario.

La jurisprudencia constitucional viene reconociendo que la necesidad de aportar datos o cifras adicionales puede quedar reducida en los casos en que la justificación es de tal naturaleza que, excepcionalmente, pertenece al general conocimiento, dado que ello sólo *«abundaría en algo ya de todos conocido»* (STC 51/1986, FJ 4º; STC 43/1990, FJ 5º, letra f); STC 2/2022, FJ 5º).

5.3.Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares

El carácter insustituible del modo aéreo para la movilidad de los territorios no peninsulares, circunstancia geográfica a la que particularmente se debe prestar mayor atención, de conformidad con lo establecido en el artículo 138 de la CE, supone que estos vuelos necesiten un grado de protección elevado. A pesar de la necesidad de una protección elevada, la sentencia de la Audiencia Nacional de 2 de marzo de 2020 establece en el apartado Fundamentos de Derecho, punto sexto, que fijar como servicios mínimos el 100% de los servicios domésticos para cada ruta con los aeropuertos de los territorios no peninsulares supone en la práctica la inefectividad de la convocatoria de huelga.

Para cumplir con la sentencia mencionada anteriormente y dar la protección necesaria a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, como alternativa a fijar unos servicios mínimos del 100%, se ha considerado que se debe reubicar al 90% de los pasajeros que tenían planificado volar. Este último valor se obtiene de estimar que un 10% de los pasajeros que hubieran previsto volar con las compañías afectadas tendrán una reserva que podrán anular motu proprio o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su intención de compra y tomar la decisión de volar otro día. De este modo, no se perjudica a aquellos usuarios del transporte aéreo que quieren volar en una fecha determinada, sino que sólo aquellos que se estima que estarían dispuestos a no viajar o a viajar en otras fechas resultan afectados.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (13 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Aeropuertos	Factor estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	junio-26	julio-26		junio-26	julio-26
MADRID-BARAJAS	95%	96%	90%	86%	86%
MALAGA	88%	91%		79%	82%
ALICANTE	94%	96%		85%	86%
ALMERIA	-	-		85%	86%
ASTURIAS	-	-		85%	86%
BARCELONA	86%	84%		77%	76%
FUERTEVENTURA	100%	100%		90%	90%
GIRONA	-	-		85%	86%
GRAN CANARIA	98%	100%		88%	90%
IBIZA	93%	92%		84%	83%
LANZAROTE	94%	95%		85%	86%
MENORCA	-	-		85%	86%
AI REGION MURCIA	-	-		85%	86%
PALMA DE MALLORCA	91%	94%		82%	85%
REUS	-	-		85%	86%
SANTANDER	-	-		85%	86%
SANTIAGO	96%	99%		86%	89%
SEVILLA	93%	97%		84%	87%
TENERIFE NORTE	-	-		85%	86%
TENERIFE SUR	97%	98%		87%	88%
VALENCIA	98%	99%		88%	89%
VIGO	-	-		85%	86%
VITORIA	-	-		85%	86%
ZARAGOZA	-	-		85%	86%

Tal y como se ha explicado anteriormente se ha obtenido el factor de ocupación en los aeropuertos afectados. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 90% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en en los aeropuertos afectados, para que puedan viajar todos los pasajeros mencionados. Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en los aeropuertos afectados o en los centros de trabajo.

Si se operaran rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (14 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares en los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

5.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.

Respecto a este tipo de vuelos, cualquier otro modo de transporte no es eficiente ya que se superarían las 5 horas de desplazamiento, por lo que debe considerarse que la posibilidad de acceder a un medio de transporte equivalente con un perjuicio asumible por el pasajero es inviable.

Por experiencia previa, ante la cancelación de este tipo de vuelos se estima que un 10% de los pasajeros que tienen previsto volar con las compañías afectadas tendrán una reserva que podrán anular motu proprio o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su intención de compra y tomar la decisión de volar otro día. Por otro lado, de los pasajeros que ya tienen emitido su billete, un 25% de los mismos optará entre ser reubicado en otras fechas o renunciar a su viaje si las alternativas que les proponen no les convienen. Por tanto, se debe permitir la reubicación del restante 65% de los usuarios en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor estimado		Pasajeros reubicar	Protección	
	junio-26	julio-26		junio-26	julio-26
MADRID-BARAJAS	93%	93%	65%	60%	60%
MALAGA	92%	93%		60%	60%
ALICANTE	92%	93%		60%	60%
ALMERIA	-	-		59%	60%
ASTURIAS	92%	92%		60%	60%
BARCELONA	93%	93%		60%	60%
FUERTEVENTURA	89%	91%		58%	59%
GIRONA	87%	89%		57%	58%
GRAN CANARIA	91%	93%		59%	60%
IBIZA	-	-		59%	60%
LANZAROTE	83%	87%		54%	57%
MENORCA	-	-		59%	60%
AI REGION MURCIA	91%	91%		59%	59%
PALMA DE MALLORCA	92%	92%		60%	60%
REUS	-	-		59%	60%

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (15 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Aeropuertos	Factor estimado		Pasajeros reubicar	Protección	
	junio-26	julio-26		junio-26	julio-26
SANTANDER	88%	92%		57%	60%
SANTIAGO	92%	94%		60%	61%
SEVILLA	92%	93%		60%	60%
TENERIFE NORTE	-	-		59%	60%
TENERIFE SUR	91%	93%		59%	60%
VALENCIA	96%	97%		62%	63%
VIGO	78%	84%		51%	55%
VITORIA	89%	93%		58%	60%
ZARAGOZA	94%	96%		61%	62%

Tal y como se ha explicado anteriormente, se ha obtenido el factor de ocupación en los aeropuertos afectados. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 65% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger para que puedan viajar todos los pasajeros mencionados. Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en los aeropuertos afectados.

Si se operaran rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares en los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

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

Es preciso tener en cuenta que, para una parte de los pasajeros, el modo aéreo seguirá siendo imprescindible, aunque el tiempo de desplazamiento no exceda las 5 horas. Baste mencionar, por ejemplo, los casos en que los pasajeros toman un primer avión para después conectar con vuelos de largo radio o aquéllos que necesitan realizar un viaje de ida y vuelta en el mismo día.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (16 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Según la experiencia previa acumulada, se estima que en torno a un 10% de los pasajeros cancelará sus reservas o modificará su intención de compra y tomará la decisión de volar en otro momento. De la misma manera, se estima que el 50% de los usuarios sería reubicado por la propia compañía en medios de transporte alternativos o en vuelos en otros horarios, o ellos mismos deberán buscar un medio alternativo de transporte. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 40% de los usuarios restantes en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	junio-26	julio-26		junio-26	julio-26
MADRID-BARAJAS	82%	84%	40%	33%	34%
MALAGA	-	-		33%	34%
ALICANTE	-	-		33%	34%
ALMERIA	-	-		33%	34%
ASTURIAS	-	-		33%	34%
BARCELONA	-	-		33%	34%
GIRONA	-	-		33%	34%
AI REGION MURCIA	-	-		33%	34%
REUS	-	-		33%	34%
SANTANDER	-	-		33%	34%
SANTIAGO	-	-		33%	34%
SEVILLA	-	-		33%	34%
VALENCIA	-	-		33%	34%
VIGO	-	-		33%	34%
VITORIA	-	-		33%	34%
ZARAGOZA	-	-		33%	34%

Tal y como se ha explicado anteriormente se ha obtenido el factor de ocupación en los aeropuertos afectados. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 40% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en en los aeropuertos afectados, para que puedan viajar todos los pasajeros mencionados. Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en los aeropuertos afectados o en los centros de trabajo.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (17 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Si se operaran rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares en los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

5.6.Otros vuelos

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

- Aquellos vuelos de posicionamiento necesarios para que se efectúe alguno de los declarados como esenciales: se concluye que su carácter esencial se deriva del propio servicio esencial que posibilita o complementa, por lo que son igualmente esenciales todas las actividades que faciliten el aludido posicionamiento técnico.

- Aquellos posicionamientos que se deben realizar durante el periodo de huelga, pero cuyo objeto es dar servicio a un vuelo que se vaya a realizar con posterioridad al periodo de la huelga: al objeto de evitar que los efectos de dicha huelga se trasladen fuera del período de convocatoria de la misma.

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

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

Los anteriores extremos han sido avalados por sentencia del Tribunal Supremo de 13 de enero de 2014 donde se indica que: ” *(…) Se trata de servicios que se justifican de forma razonable en su propia configuración, puesto que se trata de los vuelos que no quedan plenamente*

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (18 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

dentro del período de la huelga, de los vuelos que atienden obligaciones de servicio público, del transporte de correo, medicamentos, prensa diaria y productos perecederos y de las operaciones técnicas necesarias para la realización de dichos vuelos (…)".

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.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (19 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

7. CONSIDERACIONES FINALES

Respecto a la prestación de los servicios mínimos establecidos mediante esta Resolución, corresponde a las empresas responsables en los aeropuertos y centros de trabajo afectados, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para la prestación del servicio, su ejecución y puesta en práctica, establecer la plantilla concreta de trabajadores llamados a cumplir con los mínimos, la cual, en cualquier caso, ha de resultar suficiente, pero no más de la estrictamente necesaria para cumplir con lo establecido en esta Resolución.

Sobre la facultad mencionada en el párrafo anterior, la jurisdicción ordinaria se ha pronunciado en relación con la materialización, la puesta en práctica, de la resolución de servicios mínimos, como se ha expuesto en los antecedentes de la presente Resolución. Así, en las SSTS de fechas 27 y 29 de enero, 2 de febrero y 29 de octubre de 2025, se establece de forma clara que la autoridad gubernativa competente para emitir este tipo de resoluciones no puede determinar, con carácter general, la plantilla que ha de prestar los servicios mínimos, como se recoge el FJ 6º de la STS de 5 de febrero de 2025: *"Recordemos que la Administración es una organización servicial de la comunidad, que cumple la función que constitucional y legalmente tiene atribuida, fijando los servicios esenciales y velando por su exacto cumplimiento. Sin que sus funciones deban extenderse necesariamente a los actos de ejecución, o a sustituir a la empresa en sus labores de gestión de la plantilla, que son consustanciales a la misma. No obstante, cuando la simplicidad de las circunstancias, que no es el caso, atendidas las fechas de la huelga, los aeropuertos de mayor incidencia turística afectados, su duración, y los vuelos programados, permitan establecer algún criterio general en relación con la plantilla, podrá articularse respetando la función organizativa de la empresa".* Además, dicha sentencia, interpreta el art. 10 del RDL 17/1977, que señala las medidas necesarias para asegurar el funcionamiento de los servicios, en conexión con el artículo 28.2 de la CE, que se refiere al mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad, y determina que *"Esta es, en definitiva, la función, constitucional y legal, que cumple la determinación de los servicios esenciales, garantizar el mantenimiento de ese servicio esencial, y no de los actos de aplicación como es la determinación de la plantilla".*

Como se avanzaba en el apartado de antecedentes, en las mencionadas sentencias se recoge que "*No parece que la autoridad gubernativa esté en condiciones de atribuirse esa competencia, relacionando el porcentaje de vuelos con las plantillas correspondientes de los trabajadores de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, para determinar qué plantillas han de prestar los servicios esenciales fijados, sin conocer quienes secundan o no la huelga, o la cualificación, o preferencias de los trabajadores, con los que la empresa debe*

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (20 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

siempre fomentar el acuerdo" y añaden en la misma línea que "*[…]No parece posible, insistimos, que la autoridad gubernativa pueda concretar el número exacto de trabajadores, mediante una cifra o un porcentaje, ni precisar los trabajadores concretos que deben atender los servicios mínimos, salvo el establecimiento de algún criterio o pauta general en el caso de huelgas de menor ámbito e incidencia […]"*. El *"criterio o pauta general"* a que se refieren las sentencias cuando hablan de *"simplicidad de las circunstancias"* o *"huelgas de menor ámbito e incidencia"* se debe interpretar como aplicable a huelgas en las que no haya que proteger vuelos, puesto que cuando hay que hacerlo, se deben relacionar vuelos protegidos y plantilla necesaria para darles servicio, y esta relación en ningún caso es simple, puesto que las actividades que permiten la operación de los vuelos están sometidas a una estricta legislación en materia de seguridad cuya complejidad no permite que sea analizada en el breve plazo del que se dispone para dictar la resolución.

Se hace notar que el Tribunal Supremo, en coherencia con las sentencias citadas anteriormente, en la sentencia de 13 de enero de 2014, por lo que respecta a la plantilla mínima, consideró 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"*.

Además, La posibilidad de que la autoridad gubernativa pueda dejar a la empresa la mera ejecución y puesta en práctica de los servicios mínimos predeterminados en la resolución mediante criterios objetivos, ha sido reconocida por reiterada jurisprudencia constitucional (STC 51/1986, FJ 3º, primer párrafo; STC 53/1986, FJ 5º; STC 27/1989, FJ 3º, dos últimos párrafos).

En coherencia con los criterios esgrimidos por el TS se hace notar que, a diferencia de otros servicios públicos de movilidad, este Ministerio no presta los servicios de asistencia en tierra directamente ni a través de organismos o empresas mercantiles estatales sino que estos servicios son prestados por empresas privadas, en un sector liberalizado, cuya organización y gestión empresarial interna no es posible de ser conocida por la Administración en el breve plazo de diez días naturales del que dispone para dictar la resolución de servicios mínimos, de conformidad con el artículo cuarto del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (21 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Conforme al criterio marcado en las sentencias mencionadas, el MITRAMS no establece para esta convocatoria de huelga ni la plantilla concreta ni el porcentaje de trabajadores afectados por los servicios mínimos y por lo tanto, no se incluye un anexo que contenga esta información, quedando así en manos de la empresa – de conformidad con lo declarado en las SSTS – la definición de la plantilla necesaria para cubrir los servicios mínimos dados en la presente resolución.

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,

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (22 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

RESUELVO

1º. Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, para todos los trabajadores legalmente convocados a la misma en territorio español, los servicios aéreos resultantes de aplicar los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público atendidos por la empresa AZUL HANDLING, es decir aquellos servicios programados y comunicados por Registro al MITRAMS con fecha de 19 de mayo de 2026, para cada día, compañía y ruta con origen o destino en los aeropuertos afectados, en relación con la prestación de los servicios de handling. El resultado así obtenido se redondeará por exceso al número entero más próximo.

a) El 100%, en su caso, de 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.

   El 100%, en su caso, de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países.

b) Servicios en rutas domésticas hacia o desde territorios no peninsulares, así como todas las rutas en las que existe una obligación de servicio público, para los aeropuertos indicados:

Aeropuertos	Protección	
	junio-26	julio-26
MADRID-BARAJAS	86%	86%
MALAGA	79%	82%
ALICANTE	85%	86%
ALMERIA	85%	86%
ASTURIAS	85%	86%
BARCELONA	77%	76%
FUERTEVENTURA	90%	90%
GIRONA	85%	86%
GRAN CANARIA	88%	90%
IBIZA	84%	83%
LANZAROTE	85%	86%

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (23 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Aeropuertos	Protección	
	junio-26	julio-26
MENORCA	85%	86%
AI REGION MURCIA	85%	86%
PALMA DE MALLORCA	82%	85%
REUS	85%	86%
SANTANDER	85%	86%
SANTIAGO	86%	89%
SEVILLA	84%	87%
TENERIFE NORTE	85%	86%
TENERIFE SUR	87%	88%
VALENCIA	88%	89%
VIGO	85%	86%
VITORIA	85%	86%
ZARAGOZA	85%	86%

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

Aeropuertos	Protección	
	junio-26	julio-26
MADRID-BARAJAS	60%	60%
MALAGA	60%	60%
ALICANTE	60%	60%
ALMERIA	59%	60%
ASTURIAS	60%	60%
BARCELONA	60%	60%
FUERTEVENTURA	58%	59%
GIRONA	57%	58%
GRAN CANARIA	59%	60%
IBIZA	59%	60%
LANZAROTE	54%	57%
MENORCA	59%	60%
AI REGION MURCIA	59%	59%
PALMA DE MALLORCA	60%	60%

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (24 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Aeropuertos	Protección	
	junio-26	julio-26
REUS	59%	60%
SANTANDER	57%	60%
SANTIAGO	60%	61%
SEVILLA	60%	60%
TENERIFE NORTE	59%	60%
TENERIFE SUR	59%	60%
VALENCIA	62%	63%
VIGO	51%	55%
VITORIA	58%	60%
ZARAGOZA	61%	62%

d) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento inferior a 5 horas:

Aeropuertos	Protección	
	junio-26	julio-26
MADRID-BARAJAS	33%	34%
MALAGA	33%	34%
ALICANTE	33%	34%
ALMERIA	33%	34%
ASTURIAS	33%	34%
BARCELONA	33%	34%
GIRONA	33%	34%
AI REGION MURCIA	33%	34%
REUS	33%	34%
SANTANDER	33%	34%
SANTIAGO	33%	34%
SEVILLA	33%	34%
VALENCIA	33%	34%
VIGO	33%	34%
VITORIA	33%	34%
ZARAGOZA	33%	34%

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (25 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

e) Aquellos vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, siempre y cuando éstos se efectúen con aeronaves dedicadas exclusivamente a carga.

f) Aquellas operaciones técnicas de posicionamiento y otras tales como la situación de tripulaciones necesarias para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo considerados como protegidos dentro del horario de huelgas o vuelos fuera de dicho horario.

g) Aquellos servicios cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

h) Aquellos vuelos que, por razones de seguridad, deban desviarse de su ruta hacia otro aeropuerto alternativo por circunstancias extraordinarias.

Esta resolución entrará en vigor el 1 de junio de 2026 y estará vigente hasta el día 31 de julio de 2026. Si la huelga no se ha desconvocado antes de esa fecha se deberá solicitar una nueva resolución de servicios mínimos con la antelación adecuada.

En consecuencia, para la ejecución o puesta en práctica de los criterios objetivos expuestos en la presente resolución, la empresa AZUL HANDLING deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten los servicios de asistencia en tierra, como mínimo, a los servicios aéreos protegidos en los apartados anteriores, salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones.

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

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

Se remitirá igualmente a AENA SME, S.A. para que efectúe el seguimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que pudieran producirse.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (26 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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 AZUL HANDLING durante la huelga convocada por el Sindicato UGT en los aeropuertos afectados, 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

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 28/05/2026 06:31 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 27 (27 de 27) - Código Seguro de Verificación: MFOM02C491300506ECA0BDE2E8A. Verificable en https://sede.transportes.gob.es