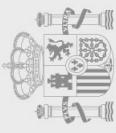




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN EL TRANSPORTE AÉREO DURANTE LA HUELGA SECTORIAL DE LIMPIEZA DE EDIFICIOS Y LOCALES EN LA PROVINCIA DE VIZCAYA, CONVOCADA POR LOS SINDICATOS ELA Y LAB.

1 CONVOCATORIA DE HUELGA	2
2 ANTECEDENTES	3
3 CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....	6
4 ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	6
4.1 Servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea	7
4.2 Servicio de limpieza de aeronaves (Asistencia en tierra)	9
5 CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS RELATIVOS A LA LIMPIEZA EN LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS Y DE NAVEGACIÓN AÉREA	10
5.1 Servicios que requieren mayor intensidad en el mantenimiento del servicio de limpieza	10
5.2 Resto de servicios	10
6 CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS RELATIVOS A LA LIMPIEZA DE AERONAVES (ASISTENCIA EN TIERRA).....	11
6.1 Operaciones de interés público	13
6.2 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares	15
6.3 Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales	15
6.4 Otros vuelos.....	16
7 COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS	17
8 CONSIDERACIONES FINALES	18
RESUELVO.....	21





1 CONVOCATORIA DE HUELGA

Los sindicatos ELA y LAB han comunicado a la Asociación Profesional de Empresas de Limpieza (ASPEL) mediante escrito de fecha 4 de diciembre de 2025, la declaración de huelga del sector de Limpieza de Edificios y Locales en la provincia de Vizcaya, que se llevará a cabo los días 17 de diciembre de 2025, 14 y 15 de enero de 2026, afectando a la totalidad de la jornada de trabajo. Esta convocatoria afecta a los servicios de limpieza del aeropuerto de Bilbao.

La asociación de empresas ASPEL ha solicitado con fecha 9 de diciembre de 2025 a este Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de servicios mínimos. ASPEL, como miembro de la Mesa Negociadora del Convenio Colectivo de Limpiezas de Edificios y Locales de la provincia de Vizcaya, en su solicitud, además de proponer que se dicten servicios mínimos para las terminales del aeropuerto y para las instalaciones desde las que se prestan servicios a la navegación aérea que puedan afectar a la seguridad e higiene de los mismos, propone que se dicten servicios mínimos para los trabajos relacionados con la limpieza y asepsia de aeronaves, entre los que incluyen reposición de agua potable, evacuación de aguas residuales, cambio de agua mezclada con disolventes y bactericidas y desinfección y reposición de baños. Por este motivo la presente resolución, además de establecer servicios mínimos para la limpieza de los edificios terminales del aeropuerto, ciertas zonas del recinto aeroportuario y las dependencias técnicas y operativas asociadas al aeropuerto e instalaciones de control de tráfico aéreo, también establece servicios mínimos para los servicios de asistencia en tierra relacionados con la limpieza de las aeronaves.

El objetivo de esta Resolución es el de garantizar para el período afectado por la convocatoria, la prestación de los servicios esenciales para la comunidad, permitiendo que el mayor número de trabajadores convocados pueda ejercer su derecho a la huelga, al tiempo que se asegura el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad, como derecho fundamental de los ciudadanos, respetando los principios rectores establecidos en la Constitución Española (CE).





2 ANTECEDENTES

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 a 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 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 ineffectividad 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





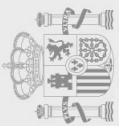
servicio. Sin embargo, las sentencias del TS de fecha 29 de enero de 2025 (rec. casación 1486/2024), de fecha 27 de enero de 2025 (rec.casación 997/2024), de fecha 5 de febrero de 2025 (rec.casación/1390/2024) y de fecha 29 de octubre de 2025 (rec.casación 8812/2024) que establecen como cuestión de interés 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.

Antecedentes materiales

En el año 2024, el aeropuerto de Bilbao ha registrado 6,8 millones de pasajeros en cerca de 52.500 operaciones. El volumen de mercancía aérea transportada alcanzó las 928 toneladas.

El aeropuerto tiene en el mercado doméstico su principal segmento aéreo, con una cuota del 57,9% en el año 2024, seguida de las conexiones en el mercado comunitario, que representa el 31,1% de la cuota de pasajeros. El 11% restante vuela en conexiones extracomunitarias.





En el acumulado al mes de octubre de 2025, el aeropuerto ha registrado 6 millones de movimientos de pasajeros. El número de operaciones aumenta hasta las 46.400 y el volumen de mercancía aérea se sitúa en 995 toneladas. El mix de mercados aéreos se mantiene.

3 CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

En esta situación está previsto que, para los días en que la huelga está convocada, se operen en el aeropuerto 280 vuelos y se oferten 46.200 asientos. Atendiendo a los factores de ocupación previstos para los meses de diciembre de 2025 y enero de 2026, se podrían ver afectados más de 37.900 pasajeros.

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).

Otro factor adicional que viene justificando el carácter esencial del transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional, alcanzando el 12,3% del PIB en 2023, 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.

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 afectadas por la convocatoria de huelga, que resultan imprescindibles para la correcta realización de las operaciones aéreas, cuya esencialidad está vinculada tanto a la propia esencialidad del transporte aéreo como a la protección de la salud (Art.43 CE), y a la obligación de garantizar la seguridad ciudadana (Arts.104.1 y 149.1 CE).

4.1 Servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea

La esencialidad de las actividades de limpieza está vinculada tanto a la propia esencialidad del transporte aéreo como a la protección de la salud (Art.43 CE), y a la obligación de garantizar tanto la seguridad de las operaciones como la seguridad ciudadana (Arts.104.1 y 149.1 CE).

Por lo que respecta a las zonas públicas de los edificios terminales del aeropuerto, están afectados los servicios de limpieza, desinfección y reposición en baños, así como los servicios de limpieza y retirada de materiales orgánicos en todas las zonas públicas, y resultan esenciales por evidentes razones de salud pública e higiene, cuya falta de prestación podría afectar a la operatividad del aeropuerto al dificultar el tránsito de pasajeros. Por ello, se deben garantizar unos servicios suficientes de limpieza, desinfección y reposición en baños y unos servicios limitados de limpieza y retirada de materiales orgánicos en las zonas públicas de los edificios terminales del aeropuerto y en todas las dependencias técnicas y operativas del aeropuerto.

Por lo que respecta a los servicios de limpieza en el lado tierra del resto del recinto aeroportuario, son necesarios para permitir el correcto acceso y flujo de pasajeros y de trabajadores a las instalaciones aeroportuarias en condiciones de seguridad. Esta limpieza afecta a la recogida de basuras o restos y su traslado a contenedores. En su ámbito de aplicación se incluyen, por ejemplo, todos los viales de acceso de entrada y salida al aeropuerto dentro del límite de propiedad, viales internos de uso restringido en el lado tierra, aceras y viales de los edificios terminales, tanto llegadas como salidas, canaletas y cunetas junto a terminales, casetas y zonas de recogida de basuras y mobiliario urbano. Por tanto, estos servicios son necesarios puesto que es necesario mantener unas condiciones de





salubridad y seguridad suficientes para prevenir posibles incendios, evitar la presencia de objetos cortantes o punzantes, etc.

Por otro lado, hay que tener en cuenta el estado de alerta antiterrorista declarado (nivel 4 – riesgo alto, en una escala de 1 a 5, siendo 1 riesgo bajo y 5 riesgo muy alto), por lo que es importante mantener despejadas y controladas las papeleras o contendores ubicados en zonas próximas a las áreas de circulación de pasajeros y vehículos.

También merecen mención especial las obligaciones de la empresa relativas al tratamiento de vertidos para la protección del medio ambiente y los residuos orgánicos que puedan afectar a la salud pública.

Por lo que respecta a los servicios de navegación aérea prestados desde la torre de control y desde el conjunto de instalaciones o centros de trabajo situados en el aeropuerto afectado, éstos no deben verse afectados por los posibles efectos negativos de esta convocatoria de huelga. Las instalaciones fundamentales de las dependencias en el aeropuerto tales como salas de operaciones, salas técnicas, espacios de descanso y reposo, servicios higiénicos y todas aquéllas que puedan afectar a la operatividad de las instalaciones, deberán estar atendidas de forma que no se ponga en peligro la prestación del servicio y la seguridad de la navegación aérea. Por todo ello, se deben garantizar unos servicios suficientes de limpieza, desinfección y reposición en baños por razones evidentes de higiene, así como en todas las dependencias e instalaciones técnicas de navegación aérea de la torre de control, por ser estos servicios esenciales para garantizar la seguridad, mantener la operatividad de los sistemas y garantizar la seguridad en las operaciones aéreas. Igual tratamiento deberá proporcionarse al resto de dependencias periféricas del aeropuerto y, en particular, el edificio del servicio de salvamento y extinción de incendios y la central eléctrica, por ser estos servicios esenciales para garantizar la seguridad y mantener la operatividad del aeropuerto.

Por lo que se refiere a la limpieza de los recintos aeroportuarios en el lado aire, se incluye, por ejemplo, la retirada continuada de cualquier objeto (tornillos, piedras, madera, lastre, etc.) existente en el lado aire que pueda introducirse en los motores de las aeronaves y generar un incidente o accidente grave o aquellos residuos que pongan en peligro la seguridad de los trabajadores en esas zonas.

La zona restringida del lado aire abarca instalaciones como la plataforma completa, las calles de rodaje y pistas, las aceras y vías de servicio, las zonas de carrillos de entrega de equipajes, las zonas de equipos de handling y estacionamiento de vehículos, las zonas de compactadores,





las zonas de depósito de aguas residuales, halconeras, zonas de bomberos y papeleras lado aire, donde se depositan todos los FOD (artículo o sustancia ajena a la aeronave o sistema que podría, potencialmente, causar daño).

Por tanto, debe tenerse en cuenta que la limpieza de estas zonas tiene entre sus objetivos evitar que cualquier obstáculo o residuo presente en dichas instalaciones cause un incidente o accidente de menor o mayor gravedad, tanto para las aeronaves como para los trabajadores del aeropuerto. Así, estas instalaciones operativas, imprescindibles para poder llevar a cabo el transporte aéreo, deberán estar atendidas de forma que no se ponga en peligro la prestación del servicio, la seguridad de las personas, y la seguridad del tránsito aéreo.

4.2 Servicio de limpieza de aeronaves (Asistencia en tierra)

Por lo que respecta a los servicios de asistencia en tierra, 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:

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 la presente convocatoria, está afectado el servicio de asistencia de limpieza y servicio a la aeronave que comprende: a) La limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos





y servicio de agua; b) La climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave; c) El acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.

5 CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS RELATIVOS A LA LIMPIEZA EN LAS INSTALACIONES AEROPORTUARIAS Y DE NAVEGACIÓN AÉREA

Por todo lo citado previamente, se deben garantizar unos servicios suficientes de limpieza, por ser estos servicios esenciales, en línea con lo dispuesto en la sentencia del Tribunal Supremo de 22 de diciembre de 2010, manteniendo a su vez el necesario equilibrio con el derecho fundamental a la huelga.

5.1 Servicios que requieren mayor intensidad en el mantenimiento del servicio de limpieza

Se considera que la necesidad del servicio de limpieza es mayor en los siguientes casos:

- Limpieza de aseos,
- Limpieza y asepsia de todas las dependencias técnicas y operativas asociadas al aeropuerto e instalaciones de control de tráfico aéreo, en particular, pero no exclusivamente, centros de control, la torre de control, el edificio del servicio de salvamento y extinción de incendios, la central eléctrica y la terminal de carga, y
- Limpieza, y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior de los edificios terminales del aeropuerto en el lado aire.

La falta de estos servicios comprometería en mayor medida el derecho de los ciudadanos a la movilidad y libre circulación, los intereses de salud pública, la conservación del medio ambiente, la seguridad operacional y la protección contra actos ilícitos, por lo que se considera ponderado unos servicios mínimos del 50% de la plantilla programada.

5.2 Resto de servicios

Se considera que la necesidad del servicio de limpieza es de menor intensidad para los supuestos que figuran seguidamente. No obstante, la falta absoluta de este servicio impediría asegurar el acceso de los pasajeros a las terminales o a las distintas zonas de dichas terminales,





y podría comprometer la salud pública y la seguridad contra actos ilícitos, por lo cual se considera ponderado fijar como servicios mínimos un 25% de la plantilla programada.

- Limpieza de las zonas públicas interiores en los edificios terminales, excluyendo aseos.
- Limpieza y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior, incluidos accesos, de los edificios terminales del aeropuerto en el lado tierra.

6 CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS RELATIVOS A LA LIMPIEZA DE AERONAVES (ASISTENCIA EN TIERRA)

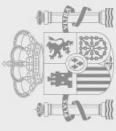
A fin de valorar el alcance de la huelga se toma en consideración el número de pasajeros potencialmente afectados, valorándose las alternativas disponibles para el pasaje en su conjunto, tanto por la posibilidad de reubicación en otras compañías aéreas como por la existencia de medios de transporte públicos 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.

Para calcular el porcentaje de pasajeros a reubicar, se diferencian tres tipos 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





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 huelga. Para calcular el factor de ocupación esperado en los aeropuertos afectados para el mes de diciembre de 2025, se ha aplicado al factor de ocupación del mes de diciembre de 2024, la variación media de este factor a lo largo del último año. Así, considerando los datos disponibles correspondientes a octubre de 2025, 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 noviembre de 2024 (variación respecto a noviembre de 2023) y finalizando en octubre de 2025 (variación respecto a octubre de 2024). Posteriormente, se ha obtenido la media de esas variaciones y este valor medio se ha aplicado al factor de ocupación del mes de diciembre de 2024 para estimar el factor de ocupación del mes de diciembre de 2025. El cálculo del factor de ocupación para el mes de enero de 2026 se ha realizado de forma análoga.

El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en el aeropuerto afectado en un mes por el número de asientos ofertados por las compañías 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 comiencen antes del período de huelga y tengan 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 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.

6.1 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 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.

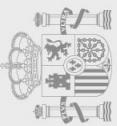
Por otro lado, el material médico, farmacéutico y sanitario para uso hospitalario y de laboratorio, así como el específico de isótopos radiactivos de uso médico y que se usa en el paciente con fines de radioterapia o diagnosis de enfermedades tiene una vida media de 12 horas. El no poder llevar este 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.

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).





6.2 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 ineffectividad de la convocatoria de huelga.

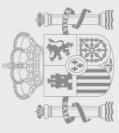
Para cumplir con la sentencia mencionada anteriormente y dar la protección necesaria a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, como alternativa a fijar unos servicios mínimos del 100%, se ha considerado que se debe reubicar al 90% de los pasajeros que tenían planificado volar. Este último valor se obtiene de estimar que un 10% de los pasajeros que hubieran previsto volar con la compañía afectada 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.

Aeropuerto	Factores de ocupación		Pasajeros a reubicar	Protección	
	diciembre-25	enero-26		diciembre-25	enero-26
BILBAO	83%	85%	90%	75%	77%

Tal y como se ha explicado anteriormente, se ha obtenido el factor de ocupación para el aeropuerto afectado. 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 el aeropuerto, para que puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

6.3 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 superaría 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 la compañía afectada 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.

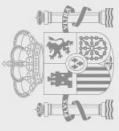
Aeropuerto	Factores de ocupación		Pasajeros a reubicar	Protección	
	diciembre-25	enero-26		diciembre-25	enero-26
BILBAO	82%	81%	65%	53%	53%

Tal y como se ha explicado anteriormente, se ha obtenido el factor de ocupación para el aeropuerto afectado. 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 en el aeropuerto, para que puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

6.4 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 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 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 (...)*”.

7 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 prestan 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.

8 CONSIDERACIONES FINALES

En el anexo de esta resolución se establece el número de vuelos –para cada día, por compañía y ruta– que quedan protegidos tras aplicar al listado de vuelos programados para ser atendidos en la asistencia de limpieza y servicio de la aeronave, durante los períodos de huelga convocados, los porcentajes de protección calculados en el apartado 6. Este anexo se incluye, de manera excepcional, porque las circunstancias en las que se desarrolla la huelga, una huelga sectorial y en un único aeropuerto de tamaño relativamente pequeño, permiten establecer este tipo de protección.

Respecto a la prestación de los servicios mínimos establecidos mediante esta Resolución, corresponde a las empresas responsables en el aeropuerto 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 aeropuertos 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 [...].” 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.





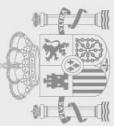
Se hace notar que el Tribunal Supremo, en coherencia con las sentencias citadas anteriormente, en la sentencia de 13 de enero de 2014, por lo que respecta a la plantilla mínima, consideró lo siguiente: (...) “*la Orden estipula en el punto 2º que los mismos han de ser atendidos con “el personal estrictamente 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 limpieza 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.

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,

RESUELVO

1º. Establecer como servicios mínimos para los días afectados legalmente por la convocatoria de huelga en los servicios de limpieza aeroportuaria y de instalaciones de navegación aérea que sean esenciales para el transporte aéreo en el aeropuerto de Bilbao:

- a) Una plantilla de servicios mínimos del 50% de la plantilla programada diaria para: la limpieza de aseos de los edificios terminales del aeropuerto; para la limpieza y asepsia de todas las dependencias técnicas y operativas asociadas al aeropuerto e instalaciones de control de tráfico aéreo; para la limpieza, y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior de los edificios terminales del aeropuerto en el lado aire.
- b) Una plantilla de servicios mínimos del 25% de la plantilla programada diaria para: el resto de las zonas públicas interiores y para la limpieza y recogida de objetos y materiales orgánicos en el exterior, incluidos accesos, de los edificios terminales del aeropuerto en el lado tierra.

Para cumplir con lo establecido en las letras a) y b), deberá haber una persona por turno de trabajo, como mínimo.

2º. Establecer como servicios mínimos, para los días afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los que resulten de aplicar los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público programados con origen o destino en el aeropuerto de Bilbao, en relación con la prestación de los servicios de asistencia en tierra de limpieza y servicio de la aeronave habituales y necesarios para la realización de los vuelos. 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, etc.





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:

Aeropuerto	Protección	
	diciembre-25	enero-26
BILBAO	75%	77%

- 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 peninsulares y ciudades extranjeras en todo caso:

Aeropuerto	Protección	
	diciembre-25	enero-26
BILBAO	53%	53%

- d) 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.
- e) Aquellas operaciones técnicas de posicionamiento y otras tales como la situación de tripulaciones necesarias para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales, los operados en los períodos entre jornadas de huelga y los posteriores a la finalización de esta.
- f) Aquellos vuelos cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.
- g) Aquellos vuelos que, por razones de seguridad, deban desviarse de su ruta hacia otro aeropuerto alternativo por circunstancias extraordinarias.

En consecuencia, para la ejecución o puesta en práctica de los criterios objetivos expuestos en el apartado primero, las empresas afectadas deberán adoptar las medidas necesarias para





garantizar que se presten, como mínimo, los servicios establecidos en dicho apartado, salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones.

El anexo de la presente resolución establece el número de vuelos protegidos por día, compañía y ruta que resultan de aplicar los criterios establecidos en el apartado segundo. En consecuencia, las empresas afectadas deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten, como mínimo, los servicios necesarios para que puedan operar los vuelos protegidos en dicho anexo, 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 Asociación Profesional de Empresas de Limpieza (ASPEL), la cual dará traslado de la misma al Comité de Huelga para su conocimiento y cumplimiento.

Se remitirá igualmente la presente Resolución a AENA SME, S.A., que dará traslado a las empresas que presten servicios en el aeropuerto y que puedan verse afectadas por esta resolución. Estas empresas, a su vez, darán traslado de la resolución a sus clientes y/o proveedores que puedan verse afectados.

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

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





FIRMADO

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 las empresas afectadas durante la huelga sectorial de limpieza de edificios y locales en la provincia de Vizcaya, convocada por los sindicatos ELA y LAB, 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





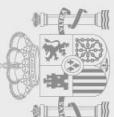
ANEXO

En el anexo de esta resolución se establece el número de vuelos –para cada día, por compañía y ruta– que quedan protegidos tras aplicar los porcentajes de protección establecidos en el apartado segundo del RESUELVO de esta resolución.

Si existieran discrepancias entre el número de vuelos programados y la operativa real en el día de la huelga, se protegerá para cada día, compañía y ruta el porcentaje de vuelos recogido en la tabla de este anexo. En caso de que existieran diferencias entre los vuelos protegidos en este anexo y la operativa real lo suficientemente importantes como para dificultar aplicar la protección de vuelos establecida, subsidiariamente, se utilizarán los criterios de protección recogidos en el RESUELVO de la resolución.

El porcentaje total de vuelos protegidos en este anexo frente al total de vuelos programados durante el periodo de huelga convocado es del 77%.

Fecha	Compañía aérea	Ruta I/V	Operaciones programadas	Operaciones protegidas	% de protección
17/12/2025	AER LINGUS	DUB - BIO	2	2	100%
17/12/2025	AF/KLM	BIO - AMS	6	4	67%
17/12/2025	AF/KLM	CDG - BIO	6	4	67%
17/12/2025	AIR EUROPA	MAD - BIO	8	5	63%
17/12/2025	AIR NOSTRUM	SCQ - BIO	4	3	75%
17/12/2025	AIR NOSTRUM	VLC - BIO	2	2	100%
17/12/2025	BRUSSELS AIRLINES	BRU - BIO	2	2	100%
17/12/2025	EASYJET	GVA - BIO	2	2	100%
17/12/2025	EDELWEISS AIR AG	ZRH - BIO	1	1	100%
17/12/2025	IBERIA	MAD - BIO	8	5	63%
17/12/2025	LUFTHANSA	FRA - BIO	5	3	60%
17/12/2025	LUFTHANSA	MUC - BIO	4	3	75%
17/12/2025	PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	SAW - BIO	2	2	100%
17/12/2025	WIZZ AIR MALTA	FCO - BIO	2	2	100%
17/12/2025	TAP	LIS - BIO	2	2	100%
17/12/2025	TURKISH AIRLINES	IST - BIO	2	2	100%





Fecha	Compañía aérea	Ruta I/V	Operaciones programadas	Operaciones protegidas	% de protección
17/12/2025	VUELING	BIO - AGP	4	3	75%
17/12/2025	VUELING	BIO - ALC	2	2	100%
17/12/2025	VUELING	BIO - BCN	12	7	58%
17/12/2025	VUELING	FUE - BIO	2	2	100%
17/12/2025	VUELING	LGW - BIO	6	4	67%
17/12/2025	VUELING	LHR - BIO	2	2	100%
17/12/2025	VUELING	LPA - BIO	2	2	100%
17/12/2025	VUELING	ORY - BIO	2	2	100%
17/12/2025	VUELING	PMI - BIO	4	3	75%
17/12/2025	VUELING	RAK - BIO	2	2	100%
17/12/2025	VUELING	SVQ - BIO	4	3	75%
17/12/2025	VUELING	TFN - BIO	4	3	75%
14/01/2026	AF/KLM	BIO - AMS	4	3	75%
14/01/2026	AF/KLM	CDG - BIO	6	4	67%
14/01/2026	AIR EUROPA	MAD - BIO	8	5	63%
14/01/2026	AIR NOSTRUM	SCQ - BIO	4	3	75%
14/01/2026	AIR NOSTRUM	VLC - BIO	2	2	100%
14/01/2026	BRUSSELS AIRLINES	BRU - BIO	2	2	100%
14/01/2026	EDELWEISS AIR AG	ZRH - BIO	1	1	100%
14/01/2026	IBERIA	MAD - BIO	10	6	60%
14/01/2026	LUFTHANSA	FRA - BIO	2	2	100%
14/01/2026	LUFTHANSA	MUC - BIO	3	2	67%
14/01/2026	PEGASUS HAVA TASIMACILIGI	SAW - BIO	2	2	100%
14/01/2026	TAP	LIS - BIO	2	2	100%
14/01/2026	TURKISH AIRLINES	IST - BIO	2	2	100%
14/01/2026	VUELING	BIO - ALC	2	2	100%
14/01/2026	VUELING	BIO - BCN	12	7	58%
14/01/2026	VUELING	FUE - BIO	2	2	100%
14/01/2026	VUELING	LGW - BIO	2	2	100%
14/01/2026	VUELING	LHR - BIO	2	2	100%
14/01/2026	VUELING	PMI - BIO	4	4	100%
14/01/2026	VUELING	RAK - BIO	2	2	100%
14/01/2026	VUELING	SVQ - BIO	4	3	75%
14/01/2026	VUELING	TFN - BIO	4	4	100%





Fecha	Compañía aérea	Ruta I/V	Operaciones programadas	Operaciones protegidas	% de protección
14/01/2026	VUELING	VLC - BIO	2	2	100%
15/01/2026	AF/KLM	BIO - AMS	4	3	75%
15/01/2026	AF/KLM	CDG - BIO	4	3	75%
15/01/2026	AIR ARABIA MAROC	TNG - BIO	2	2	100%
15/01/2026	AIR EUROPA	MAD - BIO	8	5	63%
15/01/2026	AIR EUROPA	TFN - BIO	2	2	100%
15/01/2026	AIR NOSTRUM	SCQ - BIO	4	3	75%
15/01/2026	EDELWEISS AIR AG	ZRH - BIO	1	1	100%
15/01/2026	IBERIA	MAD - BIO	10	6	60%
15/01/2026	LUFTHANSA	FRA - BIO	3	2	67%
15/01/2026	LUFTHANSA	MUC - BIO	5	3	60%
15/01/2026	TAP	LIS - BIO	2	2	100%
15/01/2026	TURKISH AIRLINES	IST - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VOLOTEA	SVQ - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VOLOTEA	TFS - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VOLOTEA	VLC - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VUELING	BIO - AGP	2	2	100%
15/01/2026	VUELING	BIO - BCN	12	7	58%
15/01/2026	VUELING	GRX - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VUELING	LGW - BIO	4	3	75%
15/01/2026	VUELING	LHR - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VUELING	LPA - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VUELING	OPO - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VUELING	PMI - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VUELING	PRG - BIO	2	2	100%
15/01/2026	VUELING	SVQ - BIO	4	3	75%
15/01/2026	VUELING	TFN - BIO	2	2	100%

