FIRMADO

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN SAERCO, DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR LA UNIÓN SINDICAL DE CONTROLADORES AÉREOS (USCA) Y COMISIONES OBRERAS (CCOO)

1. CONVOCATORIA DE HUELGA 2

2. ANTECEDENTES 3

3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA 6

3.1. Servicios de control de tránsito aéreo 7

4. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO 8

4.1. Esencialidad de los servicios de control de tránsito aéreo 9

5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS 10

5.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público 12

5.2. Otras operaciones de interés público 13

5.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares. 14

5.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales. 16

5.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas 17

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: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (1 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

1. CONVOCATORIA DE HUELGA

La Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) y el sindicato Comisiones Obreras (CCOO) notificaron mediante escrito dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, de fecha 6 de abril de 2026, la convocatoria de una huelga que afectará a los controladores de tránsito aéreo de la empresa SERVICIOS AERONÁUTICOS CONTROL Y NAVEGACIÓN, S.L. (en adelante SAERCO) en sus centros de trabajo, actualmente en los aeropuertos de Jerez de la Frontera, A Coruña, Madrid-Cuatro Vientos, Sevilla, Vigo, El Hierro, Fuerteventura, Lanzarote y La Palma, afectando al normal funcionamiento de estos aeropuertos.

La huelga se inició el día 17 de abril de 2026 a las 00.00 horas y tiene carácter indefinido, resultando afectados todos los servicios.

De acuerdo con la información facilitada por SAERCO, la huelga afecta a 108 trabajadores en los centros de trabajo de Jerez de la Frontera, A Coruña, Madrid-Cuatro Vientos, Sevilla, Vigo, El Hierro, Fuerteventura, Lanzarote y La Palma.

Con fecha 14 de abril de 2026, SAERCO solicitó de este Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITRAMS), como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos. En respuesta a dicha solicitud, se dictó resolución de establecimiento de servicios mínimos con fecha 15 de abril de 2026. Dicha resolución estuvo vigente del 17 de abril al 31 de mayo de 2026.

Con fecha 20 de mayo de 2026, SAERCO volvió a solicitar al MITRAMS el establecimiento de los servicios mínimos, dictándose la correspondiente resolución con fecha 28 de mayo de 2026, cuya vigencia se extendió del 1 al 30 de junio de 2026.

Con fecha 22 de junio de 2026, SAERCO formuló una nueva solicitud al MITRAMS para el establecimiento de servicios mínimos, que dio lugar a la resolución dictada con fecha 25 de junio de 2026, vigente desde el 1 de julio y hasta el 31 de agosto de 2026.

Con fecha 20 de agosto de 2026, SAERCO ha solicitado nuevamente al MITRAMS el establecimiento de los servicios mínimos, dando lugar a la presente Resolución.

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

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (2 de 26) · Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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*

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (3 de 26) · Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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 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

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (4 de 26) · Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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.

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.

Antecedentes materiales

En el año 2025, los aeropuertos cuyas torres de control son gestionadas por SAERCO han registrado cerca de 30,6 millones de movimientos de pasajeros en casi 380.000 operaciones. El volumen de carga transportada superó las 13.300 toneladas. Los principales aeropuertos atendidos son los de Sevilla y César Manrique-Lanzarote.

Respecto al reparto de mercados comerciales, el principal segmento aéreo ofertado en estos nueve aeropuertos es el doméstico, que ocupa el 45% de los movimientos de pasajeros

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (5 de 26) · Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

registrados, seguido por el mercado comunitario con el 32% de la cuota siendo el extra-UE únicamente el 23%. En el mercado UE, Alemania es el principal destino con el 30% de los movimientos de pasajeros y en el extra-UE lo es Reino Unido con el 89% de cuota en el mismo.

En los primeros meses de 2026, hasta julio, los aeropuertos gestionados por SAERCO han movido más de 18,3 millones de pasajeros en más de 232.000 operaciones. El mercado doméstico se mantiene como el predominante entre los pasajeros registrados (44% de cuota), seguido del comunitario (33% de cuota).

3. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

En esta situación está previsto que para el mes de septiembre de 2026, los aeropuertos con servicio de control de torre gestionados por SAERCO gestionen en torno a 20.900 movimientos programados, ofertándose casi 3,1 millones de asientos entre todos los aeropuertos afectados. Atendiendo a los factores de ocupación previstos para dicho mes, se podrían ver afectados cerca de 2,7 millones de pasajeros.

Se ha de tener en consideración que el bien jurídicamente protegido no es únicamente la seguridad aérea, sino que también resulta un bien jurídicamente protegido la regularidad de las operaciones aeronáuticas, como se pone de manifiesto en la Exposición de Motivos de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea:

> *«Esta Ley viene a dar respuesta a los problemas enunciados y coincide con la Resolución número 14.4, aprobada por el Pleno del Congreso de los Diputados con motivo del debate sobre el estado de la Nación celebrado los días 26 y 27 de junio de 2001, que instó al Gobierno a complementar la Ley 48/1960 con una norma legal que regule las potestades públicas de ordenación y supervisión de la aviación civil, determine sus fines y dote a la autoridad aeronáutica con los medios necesarios para asegurar la regularidad de los servicios aeronáuticos y el orden y la seguridad del transporte aéreo.»*

Regularidad de las operaciones aeronáuticas también protegida por la citada ley de manera específica en sus artículos 32.2, donde se consideran sujetas al cumplimiento de las obligaciones establecidas por razones de seguridad cualesquiera personas físicas o jurídicas cuyas acciones u omisiones puedan «poner en riesgo la seguridad, regularidad o continuidad de las operaciones», y en relación con esta obligación, el artículo 42.bis, donde a dichos sujetos se les obliga a abstenerse «de realizar cualesquiera actos o actividades [...] que puedan [...] poner en riesgo la seguridad o regularidad de las operaciones aeronáuticas»; así como en el artículo 44.2.d) y 44.3.d), donde específicamente se consideran agravantes de las

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (6 de 26) · Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

infracciones basadas en el incumplimiento de obligaciones el haber «ocasionado retrasos no justificados por tiempo superior a cuatro horas en la prestación de los servicios aeronáuticos» y el haber «causado la suspensión no justificada de la prestación de los servicios aeronáuticos», respectivamente.

Por lo que, en definitiva, en el presente caso concreto se tienen en cuenta estas circunstancias para valorar los servicios mínimos a imponer. Desde otra perspectiva, esta resolución trata de proteger, de acuerdo con la SAN de 31 de marzo de 1990, los vuelos afectados fuera del periodo de huelga, tal como se desarrolla en el punto 5 de esta resolución.

3.1.Servicios de control de tránsito aéreo

El servicio de control de tránsito aéreo de área y aproximación es provisto por los controladores de tránsito aéreo de ENAIRE. En virtud de la Ley 9/2010, de 14 de abril, corresponde en exclusiva al proveedor de dichos servicios la organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de su prestación.

En la propia Ley 9/2010 se establecen los requisitos para designar proveedores de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo, pudiendo ser estos proveedores ENAIRE o cualquier otro proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo que sea designado.

Los servicios de control de tránsito aéreo se clasifican en tres niveles, en función de la fase de vuelo, de acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, en consonancia con el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, que establece el Reglamento de Circulación Aérea, modificado por el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio. Así, se distinguirían los siguientes servicios:

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (7 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

- Servicio de control de área o ruta: se presta durante la fase de vuelo en ruta, normalmente desde los centros de control de área, conocidos como ACCs.

- Servicio de control de aproximación: se presta desde una torre de control de aeródromo, o bien, desde un centro de control de área cuando sea necesario o conveniente combinar bajo la responsabilidad de una sola dependencia las funciones del servicio de control de aproximación con las del servicio de control de aeródromo o con las del servicio de control de área.

  Puede prestarse, además, desde una oficina de control de aproximación cuando sea necesario o conveniente establecer una dependencia separada de los otros dos servicios (control de área y control de aeródromo).

- Servicio de control de aeródromo: desde las torres de control se presta el servicio de control de aeródromo, que permite la operación en el aeródromo y sus inmediaciones (pistas, calles de rodaje y el control en el momento inmediatamente anterior al aterrizaje y posterior al despegue).

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).

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (8 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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).

Finalmente, para poder llevar a cabo los servicios de transporte aéreo es primordial la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo afectados por la presente convocatoria de huelga.

4.1. Esencialidad de los servicios de control de tránsito aéreo

El espacio aéreo español por el que trascurren las operaciones de los vuelos, tanto en los aeródromos y sus alrededores como en el espacio aéreo de ruta, es espacio aéreo controlado en el que los vuelos no pueden operar sin servicio de control, tanto de aeródromo como de aproximación y ruta.

La esencialidad de los servicios de control aéreo ha sido confirmada jurisprudencialmente (STS 17 de enero de 2018), incluyendo la atención a los sobrevuelos y las escalas para fines no comerciales, en los términos establecidos en el Convenio de Aviación Civil Internacional y el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales –ambos ratificados por España–, así como a las zonas que, según los acuerdos regionales de navegación, estén a cargo de España, aunque no sean de su soberanía.

Además de establecer la plantilla necesaria para cubrir los servicios mínimos se debe fijar un servicio de imaginaria, de forma que la prestación del servicio quede garantizada en el caso de no presentación de los trabajadores designados para atenderlo, aun justificándose por razones de fuerza mayor. Se debe, por tanto, incluir el mantenimiento de un servicio de imaginarias (personal no directamente asignado al servicio, pero preparado para suplir una eventual baja) que, también con el carácter de mínimo, permita evitar unos efectos negativos que serían desproporcionados. Las imaginarias son una figura reconocida en la norma de

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (9 de 26) · Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

aplicación. En ningún caso las imaginarias programadas serán superiores a las que se programarían si no hubiera huelga.

5. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

Los servicios de control son fundamentales para que las operaciones aéreas que diariamente se llevan a cabo en nuestro país puedan transcurrir de forma regular, fluida y segura. En este sentido, es preciso señalar que el espacio aéreo español por el que trascurren las operaciones aéreas, tanto en los aeródromos y sus alrededores como en el espacio aéreo de ruta, es espacio aéreo controlado, en el que los vuelos no podrían operar sin servicio de control, tanto de aeródromo como de aproximación y ruta. Por tanto, la importancia de estos servicios es capital y, por ende, su buen funcionamiento.

Por otra parte, se señala que, con independencia de la convocatoria de huelga, los controladores que estén operativos en sus puestos darán servicio a todas las aeronaves que les sean asignadas. Es decir, ninguna aeronave en vuelo quedará sin servicio de control.

Esta gestión, debe garantizar que se dan servicio a los vuelos y exige una coordinación con ENAIRE para restringir el flujo hacia o desde los aeródromos si la capacidad se reduce, a fin de seguir cumpliendo los requisitos de seguridad.

La gestión de la capacidad provocaría principalmente y por este motivo, algunos retrasos, pero, sobre todo, afectaría de manera más relevante a la cancelación de vuelos.

Así, el propósito es conjugar el derecho a la movilidad de los ciudadanos con el derecho de huelga de los trabajadores afectados, para lo cual se debe evitar que el número de cancelaciones sea desproporcionado. Por lo tanto, el objetivo de la resolución de servicios mínimos debe ser fijar el porcentaje de vuelos protegidos que permita garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos.

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.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (10 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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
- 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 huelga. Para calcular el factor de ocupación esperado en los aeropuertos afectados para el mes de septiembre de 2026, se ha aplicado al factor de ocupación del mes de septiembre de 2025, la variación media de este factor a lo largo del último año. Así, considerando que los últimos datos disponibles son los correspondientes a julio de 2026, se ha calculado la variación del factor de ocupación entre un mes y el mismo mes del año anterior para los últimos 12 meses, comenzando en agosto de 2025 (variación respecto a agosto de 2024) y finalizando en julio de 2026 (variación respecto a julio de 2025). Posteriormente, se ha obtenido la media de esas variaciones y este valor medio se ha aplicado al factor de ocupación del mes de septiembre de 2025 para estimar el factor de ocupación para septiembre de 2026.

El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto en un mes 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:

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (11 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

- 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 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 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.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (12 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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 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.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (13 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

> 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).

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

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (14 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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.

Aeropuertos	Factor ocupacional estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	septiembre-26		septiembre-26
LANZAROTE	83%	90%	75%
SEVILLA	85%		77%
FUERTEVENTURA	81%		73%
LA PALMA	76%		68%
A CORUÑA	78%		70%
VIGO	87%		78%
JEREZ	81%		73%
EL HIERRO	75%		68%
MADRID/CUATRO VIENTOS	-		73%

Tal y como se ha explicado anteriormente se ha obtenido el factor de ocupación en cada 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 cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados. Por tanto, los porcentajes obtenidos de estas operaciones determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

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 o desde territorios no peninsulares en todos 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.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (15 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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 ocupacional estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	septiembre-26		septiembre-26
LANZAROTE	85%	65%	55%
SEVILLA	89%		58%
FUERTEVENTURA	89%		58%
LA PALMA	94%		61%
A CORUÑA	89%		58%
VIGO	89%		58%
JEREZ	91%		59%
EL HIERRO	-		58%
MADRID/CUATRO VIENTOS	-		58%

Tal y como se ha explicado anteriormente, se ha obtenido el factor de ocupación en cada 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 cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados. Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

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: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (16 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. 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 peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas ni vuelos internacionales en todos 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.

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 ocupacional estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	septiembre-26		septiembre-26
SEVILLA	87%	40%	35%
A CORUÑA	84%		34%
VIGO	82%		33%
JEREZ	-		34%
MADRID/CUATRO VIENTOS	-		34%

Tal y como se ha explicado anteriormente se ha obtenido el factor de ocupación en cada 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 40% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados. Por tanto, los porcentajes obtenidos de estas operaciones determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (17 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. 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 peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas en todos 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: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (18 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. 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: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (19 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (20 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

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, 5 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 siempre fomentar el acuerdo*" y añaden en la misma línea que "*[…]No parece posible,*

FIRMADO

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 control aéreo 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

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (21 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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.

Adicionalmente, el requisito AIS-TR-330 del Reg. (UE) 2017/373, establece cuándo procede la emisión de un NOTAM, que se publicará para proporcionar información sobre:

> 1) Establecimiento, cierre o cambios importantes que afecten a las operaciones de aeródromos/helipuertos o pistas;
>
> 2) Establecimiento, eliminación y cambios importantes que afecten a las operaciones de los servicios aeronáuticos; […]
>
> 3) Aplicación de medidas de contingencia a corto plazo en casos de perturbación total o parcial de los ATS o de los servicios de apoyo correspondientes […]

Por otra parte, corresponde a la empresa SAERCO informar de las restricciones del servicio y la limitación de capacidad tanto al NM -*Network Manager*- (Gestor de red) como al proveedor *ATFM - Air Traffic Flow Management* - (Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo), ENAIRE, y coordinar con el gestor aeroportuario con relación a la publicación de cualquier NOTAM que se considere necesario.

Por todo lo expuesto, y en virtud de las competencias atribuidas a este Ministerio,

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (22 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

RESUELVO

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 a los servicios aéreos de transporte público programados, atendidos por la empresa SAERCO, es decir aquellos servicios programados y comunicados por Registro al MITRAMS con fecha de 20 de agosto 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 control aéreo. 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.

b) 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.

c) 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 cada uno de los aeropuertos indicados:

Aeropuertos	Protección
	septiembre-26
LANZAROTE	75%
SEVILLA	77%
FUERTEVENTURA	73%
LA PALMA	68%
A CORUÑA	70%
VIGO	78%
JEREZ	73%
EL HIERRO	68%
MADRID/CUATRO VIENTOS	73%

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: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (23 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

d) 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 cada uno de los siguientes aeropuertos:

Aeropuertos	Protección septiembre-26
LANZAROTE	55%
SEVILLA	58%
FUERTEVENTURA	58%
LA PALMA	61%
A CORUÑA	58%
VIGO	58%
JEREZ	59%
EL HIERRO	58%
MADRID/CUATRO VIENTOS	58%

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.

e) 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 septiembre-26
SEVILLA	35%
A CORUÑA	34%
VIGO	33%
JEREZ	34%
MADRID/CUATRO VIENTOS	34%

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.

f) 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.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (24 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

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

h) 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.

i) 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 septiembre de 2026 y estará vigente hasta el día 30 de septiembre 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, SAERCO deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, 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 SAERCO, la cual informará a los convocantes de la huelga de la capacidad que permita hacer efectiva la protección del porcentaje de los vuelos programados señalados por el MITRAMS de acuerdo con 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.

Por otra parte, corresponde a la empresa SAERCO informar de las restricciones del servicio y la limitación de capacidad tanto al NM -*Network Manager*- (Gestor de red) como al proveedor *ATFM* -Air Traffic Flow Management- (Gestión de Afluencia de Tránsito Aéreo), ENAIRE, y coordinar con el gestor aeroportuario con relación a la publicación de cualquier NOTAM que se considere necesario.

FIRMADO por: JOSE ANTONIO SANTANO CLAVERO. A fecha: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (25 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. 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 SAERCO durante la huelga convocada por la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) y el sindicato Comisiones Obreras (CCOO) 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: 27/08/2026 05:07 PM
SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
Total folios: 26 (26 de 26) - Código Seguro de Verificación: MFOM02046C2F8E201A35063C082. Verificable en https://sede.transportes.gob.es