

El presunto cártel en la aviación ejecutiva española

La aviación ejecutiva española opera sobre una infraestructura escasa y regulada: las bases fijas de operaciones o FBO (Fixed Base Operations), instalaciones ubicadas en aeropuertos de Aena que proporcionan a los jets privados servicios de rampa, combustible, handling y salas VIP, entre otros.

■ TEXTO MIGUEL ÁNGEL SERRA GUASCH, ABOGADO Y ECONOMISTA EXPERTO EN AVIACIÓN EJECUTIVA Y REGULACIÓN DEL SECTOR AÉREO · FOTOS: ARCHIVO



Un mercado singular bajo el foco regulatorio

El acceso a estas instalaciones depende de concesiones administrativas otorgadas por Aena mediante licitación pública, lo que convierte el mercado en un oligopolio institucional: pocos operadores, barreras de entrada altas y contratos escasos, pero de gran valor.

Es precisamente esta estructura la que ha atraído la atención de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que en octubre de 2025 incoó formalmente el expediente sancionador S/0014/25 contra siete empresas del sector.

El expediente: hechos y cronología

La investigación no partió de una iniciativa propia de la CNMC, sino de una denuncia formal de Aena al amparo del artículo 150.1 de la Ley de Contratos del Sector Público, que obliga a los órganos contratantes a notificar a las autoridades de competencia cualquier indicio de colusión detectado en sus licitaciones. Que la alerta proceda del propio órgano contratante, con acceso directo a los expedientes, otorga una credibilidad inicial que no tendría una denuncia de tercero.

La secuencia fue reveladora: Aena excluyó temporalmente a cuatro de las em-

presas investigadas, agrupadas en sendas UTE que se habían presentado conjuntamente a los concursos de Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat, y ambas licitaciones de FBO quedaron con un único licitador, adjudicataria por ausencia de competencia real. La CNMC realizó dos rondas de inspecciones: la primera en mayo de 2024 y la segunda en junio de 2025, antes de incoar formalmente el expediente el 14 de octubre de 2025.

Las conductas objeto de investigación abarcan acuerdos de reparto de mercado, fijación de precios, intercambio de información sensible y pactos de no captación de empleados entre competidores.

¿Tiene fundamento la acusación?

El mercado de los FBO aeroportuarios reúne prácticamente todos los rasgos que la teoría económica asocia con una elevada propensión a la colusión: número reducido de operadores que se conocen personalmente, producto relativamente homogéneo, contratos grandes y periódicos con resultado binario, y contacto regular en foros sectoriales. En estas condiciones, los incentivos para coordinar en lugar de competir son estructuralmente poderosos.

A ellos se añaden indicios concretos: la exclusión de empresas por parte de Aena, medida que el artículo 71 de la Ley de Contratos del Sector Público no adopta de forma rutinaria, y la decisión de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de **incoar formalmente el expediente** tras dos rondas de inspecciones, lo que implica que la Dirección de Competencia consideró los elementos obtenidos suficientes para **sostener la apertura de un expediente sancionador**.

La acusación tiene, por tanto, una base razonable. Lo que resta por determinar es si los indicios alcanzarán el estándar probatorio exigido para imponer sanción, algo que solo podrá valorarse cuando concluya la instrucción.

Las posibles defensas jurídicas¹

a) Conducta paralela frente a concertación

La defensa más sólida disponible. El Derecho de la competencia sanciona los acuerdos y las prácticas concertadas, pero no la conducta paralela que los operadores de un oligopolio adoptan de forma autónoma como respuesta racional a las mismas señales de mercado. La CNMC deberá demostrar que las similitudes de comportamiento observadas no se explican por la estructura del mercado, sino que presuponen un intercambio de voluntades. En la práctica, esto exige pruebas directas — correos, actas, mensajes — o pruebas indirectas que descarten de forma concluyente la hipótesis de la independencia.

¹ Las líneas de defensa que se exponen a continuación son el resultado de un análisis técnico independiente. Las alegaciones formales de las empresas investigadas no son públicas en esta fase del procedimiento y pueden diferir de las aquí analizadas.



b) Argumentos procedimentales

Frecuentemente más eficaces que los de fondo. Las empresas pueden impugnar el alcance de las inspecciones domiciliarias (que requieren autorización judicial con objeto delimitado), la cadena de custodia de la documentación obtenida o posibles vulneraciones del derecho de defensa durante la instrucción. El Tribunal Supremo ha anulado en el pasado sanciones de la CNMC precisamente por defectos de este tipo.

c) Atenuantes

Aunque no logren anular el expediente, las defensas parciales operan como circunstancias atenuantes en el cálculo de la multa: participación periférica o discontinua, ausencia de iniciativa en las prácticas, colaboración activa con la investigación. A esto se añade el 'programa de clemencia' (artículos 65 y 66 de la Ley de Defensa de la Competencia), que permite a la primera empresa en revelar el cártel obtener la exención total de la multa, y a las siguientes



Para empresas cuyo modelo de negocio en España descansa enteramente en las concesiones que Aena otorga mediante licitación, una inhabilitación temporal podría equivaler, en la práctica, a la imposibilidad de operar en el mercado nacional durante su vigencia.

A ello se añade el posible impacto sobre la certificación de Operador Económico Autorizado (OEA), que acredita la fiabilidad aduanera del titular y facilita la importación y exportación de aeronaves. Una condena firme por colusión es difícilmente compatible con el historial de cumplimiento normativo que exige esa certificación. Y el daño reputacional en un segmento donde la clientela es exigente y dispone de alternativas internacionales completa un cuadro de consecuencias que va bastante más allá del importe de la multa.

El desenlace probable y los cambios estructurales²

La experiencia con expedientes similares en España apunta a una resolución sancionadora con multas en horquilla moderada, seguida de recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional y, eventualmente, el Tribunal Supremo. La terminación convencional (i.e. donde las empresas asumen compromisos a cambio de evitar la condena formal) es posible, especialmente para los operadores más pequeños que decidan separarse del grupo y negociar individualmente.

Con independencia del resultado, el expediente ya impone cambios estructurales en el sector. Las empresas deberán implementar programas de compliance en materia de competencia, establecer protocolos claros sobre qué información puede compartirse con competidores —incluso en foros sectoriales— y eliminar los acuerdos de no captación de empleados, cuya ilicitud ha recibido atención creciente de las autoridades europeas en los últimos años.

El efecto disuasorio que busca el Derecho sancionador está, en parte, ya producido. Aena ha demostrado que denuncia. La CNMC ha señalado que la aviación ejecutiva no es un sector inmune. Y los operadores saben que están bajo escrutinio. AR



tes, reducciones escalonadas de su importe. La propia CNMC señaló expresamente en su comunicado que la prohibición de contratar con el sector público no se aplica a las empresas acogidas a clemencia, lo que puede interpretarse como una señal indirecta de que este mecanismo ya está siendo considerado.

Las consecuencias: más allá de la multa

Las infracciones investigadas constituyen, de confirmarse, infracciones muy graves de la Ley de Defensa de la Competencia,

con multas de hasta el 10% del volumen de negocios total de cada empresa. En la práctica, las multas efectivamente impuestas en casos comparables oscilan entre el 3% y el 7%, lo que para las grandes empresas internacionales del sector resulta notable pero absorbible. Para los operadores de menor tamaño y actividad concentrada en España el impacto proporcional es mayor, aunque difícilmente alcanzaría el umbral de inviabilidad empresarial.

La consecuencia potencialmente más grave es la prohibición de contratar con el sector público, prevista en el artículo 71 de la Ley de Contratos del Sector Público.

² Las defensas jurídicas analizadas son el resultado de un ejercicio técnico independiente y no reflejan necesariamente las estrategias procesales adoptadas por las empresas investigadas o sus representantes legales.