



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

## **TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

### **INFORME**

#### **EXPEDIENTE DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA C104/07 BALEARIA / BUQUEBUS**

**EMPRESA NOTIFICANTE: GESTIÓN NAVIERA, S.L.**

**OBJETO: ADQUISICIÓN DE LA TOTALIDAD DEL CAPITAL SOCIAL DE  
BUQUE BUS ESPAÑA, S.A.**



<b>1. ANTECEDENTES</b> .....	4
1.1. Remisión al Tribunal.....	4
1.2. Recepción del expediente y actuaciones del Tribunal. ....	4
1.3. Personación y confidencialidad. ....	5
<b>2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN</b> .....	6
2.1 Descripción de la operación .....	6
2.2 Restricciones accesorias .....	6
2.2.1 Descripción .....	6
2.2.2 Valoración de los pactos.....	7
<b>3. APLICACIÓN DE LA LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.</b> .....	10
<b>4. PARTES INTERVINIENTES EN LA OPERACIÓN.</b> .....	10
4.1. Sociedad adquirente: GESTIÓN NAVIERA, S.L.....	10
4.2. Sociedad adquirida: BUQUEBUS ESPAÑA, S.A.....	11
<b>5. INFORMACIÓN DE TERCEROS Y ALEGACIONES.</b> .....	12
5.1. Información de terceras partes a partir de la remisión de la Nota Sucinta.....	12
5.2. Alegaciones de interesados.....	14
5.2.1. Información de COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA, S.A. ....	14
5.3. Alegaciones del Notificante .....	15
<b>6. MERCADOS RELEVANTES</b> .....	19
6.1. Mercado de producto.....	19
6.1.1. Transporte marítimo regular de carga general.....	20
6.1.2. Transporte marítimo regular de pasajeros. ....	22
6.2. Mercado geográfico.....	23
6.2.1. Mercado geográfico de transporte marítimo regular de carga general.....	24
6.2.2. Mercado geográfico de transporte marítimo regular de pasajeros .....	25
6.3. Especificidades temporales del mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en los mercados geográficos relevantes .....	28
<b>7. ESTRUCTURA DE LOS MERCADOS RELEVANTES</b> .....	33
7.1 Estructura del mercado de transporte marítimo regular de carga general .....	34
7.2 Estructura del mercado de transporte marítimo regular de pasajeros .....	38
7.2.1 Líneas con origen y destino en Marruecos, Ceuta y Melilla.....	40
7.2.2 Línea Algeciras-Ceuta.....	42
7.2.3. Precios y otras condiciones comerciales.....	47
7.3 Estructura de la distribución .....	51
<b>8. BARRERAS DE ENTRADA</b> .....	53



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

<b>9 EFECTOS DE LA OPERACIÓN</b> .....	59
<b>9.1 Efectos no coordinados</b> .....	59
<b>9.2 Efectos coordinados</b> .....	62
<b>10. CONSIDERACIONES SOBRE LAS EFICIENCIAS ALEGADAS</b> .....	66
<b>11. CONCLUSIONES.</b> .....	69
<b>DICTAMEN</b> .....	71



## **1. ANTECEDENTES**

### **1.1. Remisión al Tribunal.**

El día 21 de junio de 2007 tuvo entrada en el Tribunal de Defensa de la Competencia (el Tribunal) el expediente relativo a la operación de concentración económica N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS, notificada por GESTION NAVIERA, S.L. (en adelante, BALEARIA) consistente en la adquisición del 100% de las acciones representativas del capital social de BUQUE BUS ESPAÑA, S.A. (en adelante, BUQUEBUS). El Servicio de Defensa de la Competencia (el Servicio) remitió este expediente al Tribunal por orden del Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda, con objeto de que, siguiendo las disposiciones del artículo 15.bis.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia<sup>1</sup>, (LDC) emita el preceptivo Informe.

Esta operación fue notificada al Servicio el 23 de mayo de 2007 según lo establecido en el artículo 15.1 LDC, por constituir una operación de concentración que superaba los umbrales establecidos en el artículo 14.1 apartados a) y b) y siendo de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la LDC en lo referente al control de las concentraciones económicas.

De conformidad con el artículo 15.bis de la LDC, el Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda remitió al Tribunal, para su informe, el citado proyecto de concentración económica al considerar que no se podía descartar que la operación notificada pudiera obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado.

El Tribunal ha de dictaminar al respecto, previa audiencia, en su caso, de los interesados. Para ello elabora este Informe en cumplimiento del art. 16 LDC analizando si el proyecto de operación obstaculiza el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado y, en su caso, si aporta alguna mejora en los términos previstos en el último párrafo del art. 16.1 LDC. El Tribunal podrá solicitar, asimismo, aquella información que estime necesaria de cualquier persona natural o jurídica, en los términos previstos en el art. 29 LDC. El Tribunal dispone de un plazo de dos meses para remitir su dictamen al Ministro de Economía y Hacienda para que lo eleve al Gobierno.

### **1.2. Recepción del expediente y actuaciones del Tribunal.**

El Tribunal ha referenciado el expediente como C104/07 BALEARIA/ BUQUEBUS y, de conformidad con lo establecido por el art. 14.1 del Real Decreto 1443/2001,

---

<sup>1</sup> Vid. Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (BOE 18-07-1989) [www.tdcompetencia.es/normativa.asp#](http://www.tdcompetencia.es/normativa.asp#)



de 21 de diciembre, se ha designado Vocal ponente al Sr. D. Francisco Javier Huerta Troléz y Secretaria Técnica de la ponencia a la Directora del Gabinete del Presidente, Sr. D<sup>a</sup>. Isabel Sánchez García.

Con objeto de que los diferentes operadores económicos que pudieran verse afectados por la operación de concentración tuviesen la oportunidad de presentar sus consideraciones ante el Tribunal, se elaboró una Nota sucinta sobre los extremos fundamentales del expediente, de acuerdo con el art. 14.2 del Real Decreto 1443/2001<sup>2</sup>. Dicha Nota fue puesta en conocimiento del Notificante para que pudiera manifestar por escrito los extremos de la información contenida en la nota que considerase que debían mantenerse confidenciales. Una vez declarada su conformidad con la misma, ésta fue remitida a competidores, clientes, proveedores, organismos públicos potencialmente interesados, asociaciones de consumidores y usuarios y asociaciones del sector.

### **1.3. Personación y confidencialidad.**

Por Providencia de fecha 26 de junio de 2007, en virtud de lo dispuesto en el art. 53 de la LDC y del art. 15.1 del RD 1443/2001, el Tribunal se dirigió al Notificante con el fin de que éste pudiera solicitar la confidencialidad de la información aportada al expediente que considerase oportuna. El Notificante se pronunció sobre dichos extremos mediante escrito de fecha 27 de junio de 2007.

De la misma manera, el Tribunal se dirigió a aquellas otras entidades que habían aportado información al expediente para que se pronunciasen sobre la naturaleza en su caso confidencial de la información que hubiesen aportado, recibiendo la consiguiente respuesta.

El 28 de junio de 2007, la empresa COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA, S.A. (en adelante, TRASMEDITERRANEA) solicitó al Tribunal el reconocimiento de la condición de parte interesada en el presente expediente de concentración económica y por tanto su personación en el mismo.

De acuerdo con el artículo 53 de la LDC, el Tribunal, mediante Auto de Confidencialidad de 12 de julio de 2007, resolvió respecto a las solicitudes de confidencialidad reseñadas, indicando la necesidad de mantener confidencial ciertas informaciones de la Notificación y/o de la documentación adicional incorporada al expediente, y denegando la confidencialidad de otros aspectos.

---

<sup>2</sup> Vid. Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, en lo referente al control de las concentraciones económicas, (BOE 18-01-2002) [www.tdcompetencia.es/normativa.asp#](http://www.tdcompetencia.es/normativa.asp#)



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

Asimismo, el Tribunal resolvió favorablemente la mencionada solicitud de reconocimiento como parte interesada mediante Auto sobre Personación de fecha 5 de julio de 2007.

Mediante Providencias de fecha 3, 10 y 24 de julio de 2007, el Tribunal solicitó al Notificante información adicional relativa a ciertos extremos que precisaban clarificación o explicación más detallada.

Igualmente, mediante sendas Providencias de fecha 3 y 18 de julio de 2007, el Tribunal solicitó a TRASMEDITERRANEA información adicional relativa a ciertos extremos relativos a su presencia en los posibles mercados afectados.

Asimismo, durante la tramitación de este Expediente el Tribunal mantuvo sendas reuniones con el Notificante y con TRASMEDITERRANEA.

## **2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

### **2.1 Descripción de la operación**

La operación analizada consiste en la adquisición por GESTIÓN NAVIERA, S.L., matriz del Grupo BALEARIA, del control exclusivo de la empresa BUQUE BUS ESPAÑA, S.A., mediante la toma de control del 100% de su capital social.

La operación se instrumenta mediante un contrato de compraventa de acciones, suscrito el 5 de mayo de 2007 (el Contrato), cuyo perfeccionamiento está sujeto a la correspondiente autorización por parte de las autoridades de competencia españolas.

### **2.2 Restricciones accesorias**

Dentro del contenido del contrato referido, se encuentran diversas estipulaciones que el Notificante entiende son restricciones accesorias a la operación de concentración, tanto del lado del vendedor como del comprador.

#### **2.2.1 Descripción**

Como parte de las restricciones que se imponen al vendedor, figura en primer lugar una obligación de no competencia. De acuerdo con la cláusula 12.3.1 del Contrato, el vendedor se compromete a [CONFIDENCIAL], por un período [superior a tres] años a contar desde la ejecución de la operación.



Igualmente, la cláusula 12.3.2 del Contrato contiene una obligación de no captación de personal, consistente en la prohibición impuesta al vendedor de contratar empleados del Grupo BUQUEBUS y el Grupo BALEARIA durante un período [superior a tres] años.

Por último, se impone a los que han sido empleados, directivos y asesores de BUQUEBUS una obligación de confidencialidad (cláusula 12.3.3 del Contrato) mediante la cual éstos quedan comprometidos a guardar secreto en relación a la información confidencial relativa a BUQUEBUS o su negocio, por un período [inferior a tres] años.

El Contrato incorpora, asimismo, una serie de restricciones a BALEARIA en tanto que comprador. En concreto, se trata de una obligación de no competencia consistente en el compromiso de no desarrollar ninguna actividad relacionada con el transporte marítimo en [CONFIDENCIAL] por un período [superior a tres] años, y en una obligación de no captación, por el mismo período, por la que se prohíbe a BALEARIA contratar empleados de Grupo BUQUEBUS que pudieran ser relevantes para el funcionamiento del negocio que éste último seguirá desarrollando (en este caso, los ámbitos geográficos afectados son los anteriormente mencionados).

### 2.2.2 *Valoración de los pactos*

El Tribunal, de acuerdo con la Comisión Europea, estima que existen ciertos principios objetivos para considerar determinados acuerdos adicionales a la concentración como restricciones accesorias a la misma y por tanto entenderlos incluidos dentro de ésta. Estos principios serían los de vinculación directa y necesidad para llevar la operación principal (la concentración) a buen fin<sup>3</sup>. Por tales principios se entiende que: i) la supuesta restricción ha de estar estrechamente relacionada con la concentración, sirviendo para permitir una transición suave hacia la nueva estructura de la empresa una vez realizada la concentración; y ii), la necesidad de los acuerdos para la operación implica que, en ausencia de los mismos, no se podría llevar a efecto la concentración, o únicamente podría realizarse ésta en condiciones más inciertas, con costes considerablemente superiores o en un período de tiempo bastante más largo o con mucha más dificultad. En la ponderación de esta necesidad, debe tenerse en cuenta tanto la naturaleza del pacto como su duración, contenido y ámbito geográfico.

---

<sup>3</sup> Vid. Párrafo 11 de la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin. Diario Oficial nº C 056 de 05/03/2005 p. 0024 – 0031.



Desde tal punto de vista, resulta evidente que las restricciones al comprador consistentes en la obligación de no competencia en [CONFIDENCIAL] por un plazo [superior a tres] años y la obligación de no captación de personal de BUQUEBUS relevante para el funcionamiento de su negocio por el mismo período, [CONFIDENCIAL], carecen de ligazón alguna con la presente operación. Su objeto consiste, en palabras del Notificante, en la “necesidad de mantener la explotación por el Vendedor de [CONFIDENCIAL]”. Por ello, no cabe considerarlas como restricciones accesorias a la concentración notificada.

En cuanto a las restricciones impuestas al vendedor, cabe resaltar lo siguiente:

Por lo que respecta al pacto de no competencia, debe analizarse si éste resulta razonablemente necesario para proteger el valor íntegro de los activos transferidos. De acuerdo con la mencionada Comunicación de la Comisión, dicha protección va fundamentalmente encaminada a proteger la posible fidelización de la clientela del vendedor, así como a preservar los conocimientos técnicos necesarios para la operación de la empresa.

En relación a la presencia de dichos elementos en el sector concernido, el Tribunal ya ha manifestado que “[...] en el sector afectado la fidelización no es una característica actual de la demanda. Adicionalmente, no se considera que exista cesión de conocimientos técnicos que fuesen previamente desconocidos para la Notificante, empresa activa con los mismos medios en la misma ruta”<sup>4</sup>.

En efecto, del comportamiento comercial de los operadores en el sector del transporte marítimo regular no se desprende que la fidelidad de los consumidores a la empresa desempeñe un papel importante, en particular en lo referente al transporte de viajeros, que supone en torno a las cuatro quintas partes de la facturación.

En relación a los conocimientos técnicos necesarios para la operación del servicio, en este caso el Tribunal considera que no son susceptibles de protección cualificada que justifique una prohibición de competencia del grupo empresarial vendedor, puesto que tanto el comprador como el vendedor operan en el mismo ámbito de negocio y geográfico. Por añadidura, el *know-how* específico que pudiese ser transferido como parte de los activos de la empresa (peculiaridades en la gestión de BUQUEBUS, personal cualificado del vendedor), quedaría en todo caso salvaguardado por el pacto de no captación.

En lo que concierne a la mencionada obligación de no captación, debe distinguirse, por un lado, entre la prohibición al Grupo BUQUEBUS de contratar,

---

<sup>4</sup> Vid. el reciente Informe de concentración C97/06 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS.



tras la operación, a empleados que hubiese incluido en la transmisión de BUQUEBUS a BALEARIA y, por el otro, la prohibición a aquel Grupo de contratar a otros empleados del Grupo BALEARIA.

En cuanto a la primera categoría, la prohibición se puede ver justificada por la conveniencia de preservar el capital humano transferido, resultando suficiente para proteger cualquier cesión de conocimientos técnicos que se produjese por efecto de la operación (aunque no sea el preservar los conocimientos técnicos su objeto principal), y siendo claramente menos gravoso que la obligación general de no competencia<sup>5</sup>. No obstante, la duración estipulada, [superior a tres] años, parece desproporcionada, no habiendo justificado el Notificante suficientemente dicha duración para el presente caso, a juicio del Tribunal<sup>6</sup>. Por ello, resulta más apropiado considerar la restricción como accesorias a la operación en lo que no exceda de un ámbito temporal de dos años, siguiendo la Comunicación de la Comisión sobre restricciones accesorias, en la medida en que, como se ha dicho, su objeto principal no es proteger a la clientela fidelizada ni preservar los conocimientos técnicos.

Sin embargo, en relación a la prohibición de contratar al personal originario de BALEARIA, debe concluirse que dicho pacto no guarda relación alguna con la finalidad atribuible a una restricción accesorias a la operación de acuerdo con lo anteriormente señalado. Por tanto, debe ser el régimen laboral aplicable a los empleados de BALEARIA el único por el que estas situaciones se rijan.

Finalmente, la obligación de confidencialidad del vendedor puede encontrar justificación razonable al tener el fin de proteger los activos transferidos, frente a posibles revelaciones de información sensible de BUQUEBUS, conocida por el vendedor. No obstante, siendo su tratamiento en la Comunicación referida análogo al de los pactos de no competencia, su duración se considera excesiva y por tanto, de manera consistente con lo dicho a propósito de la obligación de no captación, el Tribunal entiende comprendido dicho pacto dentro de la operación en todo lo que no exceda de dos años de duración.

En definitiva, el Tribunal considera amparadas por la presente operación las restricciones consistentes en la obligación de no captación impuesta al vendedor, en lo relativo a los empleados de BUQUEBUS transferidos mediante la operación, así como la obligación de confidencialidad, mientras no excedan de dos años.

---

<sup>5</sup> La mencionada Comunicación de la Comisión, en su párrafo 13, establece que “cuando existan alternativas de eficacia idéntica para lograr el objetivo legítimo apetecido, las empresas deberán escoger la que, desde un punto de vista objetivo, restrinja menos la competencia”.

<sup>6</sup> El Notificante sí señala que, en el pasado, se han considerado restricciones accesorias, del tipo de las referidas, por ámbitos temporales superiores a tres años (en concreto, de cinco); sin embargo, no se realiza justificación suficiente, a juicio del Tribunal, de por qué habría de ser este el caso.



En relación al resto de acuerdos en cuestión (el pacto de no competencia que obliga al vendedor, el pacto de no captación en relación a los empleados de BALEARIA y los distintos pactos que obligan al comprador) no cabe considerarlos como restricciones accesorias a la operación analizada. Por lo tanto, se entiende que los mismos no forman parte de la concentración notificada.

### **3. APLICACIÓN DE LA LEY DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.**

A la vista de los datos aportados por el Notificante, en opinión de este Tribunal, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004<sup>7</sup>, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas, al no alcanzarse los umbrales previstos en los apartados 2 y 3 de su artículo 1, por lo que la operación no tendría dimensión comunitaria.

La operación de concentración cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC<sup>8</sup>, para su notificación, al superarse el umbral establecido en la letra a) del apartado 1 del artículo 14.

A esta operación le es de aplicación, por tanto, lo previsto en la Ley 16/1989, de Defensa de la Competencia (LDC) y el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley en lo referente al control de las concentraciones económicas (RD 1443/2001).

### **4. PARTES INTERVINIENTES EN LA OPERACIÓN.**

#### **4.1. Sociedad adquirente: GESTIÓN NAVIERA, S.L.**

BALEARIA es un grupo empresarial cuya matriz es GESTIÓN NAVIERA, S.L., una sociedad domiciliada en España, controlada por [CONFIDENCIAL] que, a través de la sociedad CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A. posee el 57,5% de su capital social. El restante 42,5% se encuentra en manos del grupo MATUTES.

El grupo BALEARIA está principalmente activo en el sector del transporte marítimo de pasajeros, vehículos en régimen de pasaje y mercancías a través de líneas regulares en el área del Mediterráneo (tráfico entre la Península y Baleares e interinsular balear) así como en el área Sur- Estrecho (tráfico entre la Península Ibérica y el norte de África). En este último ámbito opera las líneas Algeciras-

---

<sup>7</sup> Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas DOUE L 24, 29.01.2004, Págs. 1-22.

[europa.eu.int/comm/competition/mergers/legislation/regulation/#implementing](http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/legislation/regulation/#implementing)

<sup>8</sup> Vid. Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (BOE 18-07-1989) [www.tdcompetencia.es/normativa.asp#](http://www.tdcompetencia.es/normativa.asp#)



Tánger (desde junio de 2003) y Algeciras-Ceuta (desde octubre de 2006 y sólo en pasajeros).

Adicionalmente, BALEARIA realiza actividades de transporte terrestre de mercancías por carretera a través de sus filiales [CONFIDENCIAL].

El volumen de ventas del grupo BALEARIA en los tres últimos ejercicios económicos, conforme a lo establecido en el Art.3 del R.D. 1443/2001, fue el siguiente:

Cuadro Nº1

VOLUMEN DE VENTAS DE BALEARIA (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación e informe SDC

#### 4.2. Sociedad adquirida: BUQUEBUS ESPAÑA, S.A.

BUQUE BUS ESPAÑA, S.A. es una sociedad domiciliada en España, matriz del grupo BUQUEBUS y cuyo capital se encuentra en manos de la sociedad uruguaya LOS CIPRESES, S.A.

La actividad del grupo BUQUEBUS se centra en el transporte marítimo regular de pasajeros, vehículos y carga en la zona del Estrecho de Gibraltar. En la actualidad explota la línea Algeciras-Ceuta.

BUQUEBUS tiene sucrito [CONFIDENCIAL]<sup>9</sup> a través de NAVIERA DEL ESTRECHO, S.L., empresa en participación constituida entre ambas para el desarrollo conjunto de la actividad de transporte marítimo de mercancías entre los puertos de Algeciras y Ceuta.

Asimismo BUQUEBUS dispone de una red de agencias de viaje, a través de la que comercializa pasajes, paquetes turísticos, billetes de autobús, vuelos, hoteles, etc. Esta actividad representa el [...] de la facturación total del grupo en 2006.

El volumen de negocio del grupo BUQUEBUS en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, es el siguiente:

<sup>9</sup> [...]



## Cuadro Nº2

VOLUMEN DE VENTAS DE BUQUEBUS (Millones euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación e informe SDC

## 5. INFORMACIÓN DE TERCEROS Y ALEGACIONES.

### 5.1. Información de terceras partes a partir de la remisión de la Nota Sucinta

Algunas de las entidades a las que se remitió la Nota Sucinta contestaron al Tribunal manifestando su parecer acerca de la concentración en cuestión. En síntesis, las diferentes respuestas fueron:

- DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE (MINISTERIO DE FOMENTO): tras bosquejar el régimen jurídico aplicable a las distintas líneas marítimas de la zona y trazar la evolución histórica del mercado, esta Dirección General examina la posición resultante del grupo notificante en el mercado, el grado de sustituibilidad de la oferta, las barreras a la entrada y la capacidad de respuesta de los competidores. Tras dicho análisis, se considera que la concentración propuesta merece una valoración positiva, debido a que existe libertad de establecimiento (sin necesidad de autorización administrativa), a que las navieras se pueden adaptar a la demanda existente o previsible, a la falta de abuso de posición dominante de BALEARIA, y a la utilidad de contar con una empresa española más competitiva.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHIA DE CADIZ: no encuentra elementos negativos por los que la concentración pudiera afectar a la competencia en el ámbito de esta Autoridad Portuaria.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHIA DE ALGECIRAS: facilita determinada información relativa al tráfico marítimo de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta, sin exponer criterio en relación a la operación.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA: aunque ninguna de las compañías que son parte en la operación operan en Melilla, esta Autoridad manifiesta que la concentración puede posibilitar la creación de un grupo capaz de competir con TRASMEDITERRANEA y terminar con los monopolios de hecho o de derecho existentes a juicio de esta Autoridad.



- AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE: manifiesta que el tráfico marítimo al que afecta la operación no está relacionado con esta Autoridad Portuaria, por lo que no expone criterio en relación a la operación.
- ASOCIACION ESPAÑOLA DE PROMOCION DEL TRANSPORTE MARITIMO DE CORTA DISTANCIA: entiende que la operación no obstaculizará la competencia efectiva en el mercado, comportando además el efecto positivo de que el operador resultante quedará tras la concentración mejor facultado para competir.
- SOCIEDAD ESTATAL DE ESTIBA Y DESESTIBA DEL PUERTO DE ALGECIRAS-LA LÍNEA, S.A. (SESTIBALSA): no se encuentra en disposición de exponer criterio alguno en relación al efecto de la concentración sobre la competencia efectiva.
- ANTONIO PAUBLETE, S.L.: la operación no obstaculiza la competencia efectiva en el mercado.
- INTERNATIONAL MARITIME TRANSPORT CORPORATION (IMTC): al momento de su contestación, no ve inconveniente en la operación.
- IBERIA: únicamente refiere que en Ceuta no existe operación por parte de esta compañía aérea.
- ASOCIACION DE LOS CONSUMIDORES Y USUARIOS DE LOS TRANSPORTES DE CEUTA (ACUTRANS): la concentración reduce la frágil competencia existente, al quedar eliminado otro competidor. Sin embargo, esta asociación considera que parece difícil manifestarse en contra de esta operación cuando existe el precedente de la anterior autorización de la compra de EUROFERRYS por TRASMEDITERRANEA.
- ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES (ANAVE): se limita a referir que les ha transmitido la Nota Sucinta a las empresas miembros de dicha asociación.
- ASOCIACION DE EMPRESARIOS USUARIOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS DE CEUTA (ASECAR): estima que no es conveniente para la libre competencia la creación de un líder en el transporte de carga, pero la concentración entre TRASMEDITERRANEA y EUROFERRYS anteriormente autorizada y la situación de BALEARIA y BUQUEBUS tras dicha operación puede condicionar la decisión del Tribunal. Adicionalmente, ASECAR estima que debería elaborarse un informe sobre los precios aplicados en el transporte marítimo de mercancías hacia Ceuta.



- El CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE LA CIUDAD AUTONOMA DE CEUTA remitió al Tribunal, como contestación a la Nota Sucinta, un informe sobre la concentración referida. En él se exponen una serie de datos y consideraciones sobre la oferta oligopólica que opera en la línea Algeciras-Ceuta, y, a la vez que resalta las mejoras introducidas en el sector, también opina que existen indicios racionales de que el mismo puede abaratar sus precios, en particular, en el transporte de mercancías.

Tras hacer referencia al informe de ese Consejo sobre la posibilidad de mejora y abaratamiento del servicio de transporte marítimo, ese Consejo concluye que existe en este sector una falta de competencia real con independencia del número de prestadores del servicio. En este contexto, la concentración implicaría el fortalecimiento de BALEARIA en capacidad de respuesta para competir con TRASMEDITERRANEA, y la posibilidad de intercambio de billetes entre los usuarios de BALEARIA y BUQUEBUS. La operación, además, no afectaría a la posibilidad de establecimiento de terceros operadores. Por todo ello, ese Consejo considera que la concentración resulta procedente si se somete a determinadas condiciones.

## **5.2. Alegaciones de interesados**

### **5.2.1. Información de COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA, S.A.**

TRASMEDITERRANEA envió sus alegaciones al Tribunal en fecha 24 de julio de 2007. Las líneas principales de la posición de este interesado son las siguientes:

- TRASMEDITERRANEA considera que la operación en cuestión implicará un cambio sustancial en las condiciones de competencia actualmente existentes en la línea Algeciras-Ceuta, que debería analizarse teniendo en cuenta el hecho de que la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento exige, mediante distintas Resoluciones, la intercambiabilidad de los billetes entre las compañías que operan en esta línea, lo cual obliga a acuerdo entre las distintas navieras en determinados períodos y fechas del año. TRASMEDITERRANEA ha manifestado al Ministerio de Fomento su oposición a dicha medida, por considerarla injustificada teniendo en cuenta el alto número de servicios existente en la actualidad.
- Este interesado manifiesta que dicha intercambiabilidad de billetes implica la planificación de horarios de salida y entrada de buques entre las navieras afectadas, así como el establecimiento de tarifas de intercambio entre todas ellas. TRASMEDITERRANEA apunta que, al pasar a celebrarse las tarifas de intercambio exclusivamente entre dos compañías marítimas, éste tendrá como resultado una única tarifa de intercambio, suponiendo además un desincentivo para la competencia en servicios.



- Por todo ello, TRASMEDITERRANEA considera que la operación notificada puede comportar una afectación de la competencia efectiva en la línea Algeciras-Ceuta, por lo que debería ser objeto de oposición o, al menos, verse sujeta a determinadas condiciones para evitar estos efectos.
- Por último, TRASMEDITERRANEA considera que existe un comportamiento coordinado entre las Partes en esta operación, consistente en la presentación de un aval conjunto de ambas compañías a TRASMEDITERRANEA como garantía necesaria para asegurar el pago de las cantidades derivadas de los acuerdos de intercambiabilidad. Dicho aval conjunto se considera por este interesado que podría constituir un incumplimiento de la suspensión obligatoria de la ejecución de la concentración, prevista en el Art. 15.2 LDC.

### **5.3. Alegaciones del Notificante**

Con fecha 27 de julio, BALEARIA formula diversas alegaciones en favor de la operación de concentración, resumidas a continuación.

Con carácter introductorio, BALEARIA indica que entre los destinatarios de la Nota sucinta, la inmensa mayoría de las entidades consultadas valora positivamente la realización de la operación notificada.

Las principales líneas argumentativas de BALEARIA son las siguientes:

1. En relación a las particulares condiciones de competencia que concurren en el segmento Algeciras-Ceuta:
  - BALEARIA discrepa de la definición de mercado geográfico de transporte marítimo de pasaje en línea, que distingue del mercado formado, por un lado, por el conjunto de líneas entre el Sur de la Península y el Norte de África y, por otro, por distintos segmentos constituidos por líneas particulares dentro de esta ruta. En particular, en relación al segmento formado por las líneas con origen y destino en Ceuta, BALEARIA considera que el volumen de ventas imputable a los usuarios de esta línea no residentes en Ceuta es sensiblemente superior al imputable a los residentes, por lo que la línea Algeciras-Ceuta no incluye mercados separados diferentes para unos y otros.
  - Las presiones competitivas de otras líneas en la Zona del Estrecho se hacen sentir en las condiciones ofrecidas a los residentes de Ceuta, dado que gran parte de los ingresos de la línea Algeciras-Ceuta proceden de no residentes y ha quedado acreditado que éstos utilizan otras líneas de forma alternativa.



- Debido a una serie de circunstancias que hacen a esta línea menos atractiva, las navieras que operan en la línea intentan evitar a través de los precios el traslado del tráfico de Algeciras-Ceuta a otras líneas alternativas, obligando a éstas a aplicar precios considerablemente inferiores en comparación con el resto de líneas.
  - Finalmente, BALEARIA indica que actualmente se están desarrollando las infraestructuras necesarias para la puesta en marcha por el Estado de una línea aérea de helicópteros para el transporte de pasajeros entre Algeciras-Ceuta, que se espera esté operativa en 2008.
2. Por lo que respecta a las hipotéticas facilidades para la coordinación ante la reducción del número de operadores:
- BALEARIA considera que la operación de concentración no producirá efectos de coordinación en el segmento del transporte marítimo en la línea Algeciras-Ceuta, debido a diversas razones.
  - En el transporte marítimo mediante transbordadores en el Estrecho es dudoso que exista una situación de transparencia que permita anticipar la conducta de los competidores. En efecto, la información es insuficiente y, en cualquier caso, no fiable en lo que concierne a las ofertas promocionales y los descuentos especiales.
  - El escenario post-concentración de la operación que nos ocupa se caracteriza por la ausencia de coordinación, puesto que no se dan las condiciones estructurales ni de mercado necesarias para que tal coordinación se produzca, debido, en opinión del Notificante, a la relativa complejidad del mercado, a la inestabilidad del mercado de referencia, y a la inexistencia de estructuras simétricas entre los competidores, fundamentalmente en costes, debido a la adjudicación a TRASMEDITERRANEA del contrato para la explotación de la línea marítima de interés público Algeciras-Ceuta.
  - Adicionalmente, en opinión de BALEARIA la existencia de un gran exceso de capacidad en la oferta determinaría la existencia de competencia en estos mercados marítimos, ya que ello permitirá a los operadores utilizar su capacidad en períodos de máxima demanda para atraer a otros pasajeros mediante una reducción de precios.
  - En la línea Algeciras-Ceuta, de acuerdo con BALEARIA pueden entrar potencialmente nuevos competidores, sin que las distintas situaciones de intercambiabilidad de billetes entre navieras, bien imperativa en determinados períodos o bien voluntaria, sean susceptibles de actuar



como barreras a la entrada, tal y como quedó demostrado con la propia entrada de la Notificante en la línea.

3. En lo referente a la posibilidad de que la operación comporte efectos unilaterales:

- BALEARIA considera que, a nivel del conjunto de líneas Sur-Estrecho, las reducidas cuotas resultantes, la existencia de numerosos operadores que suponen una alternativa real en el mercado, la inexistencia de barreras de entrada, la continua entrada de operadores en el mercado durante los últimos años, la presencia de BUQUEBUS en una única línea de las que conforman el mercado relevante y la reducida presión competitiva que ha venido ejerciendo este operador indican que la operación notificada no obstaculizará el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado del transporte de pasajeros, vehículos o carga.
- Incluso en el caso de analizar exclusivamente la línea Algeciras-Ceuta, se produciría una obstaculización significativa de la competencia efectiva, en forma de aumento de precios o reducción de la producción.
- Ello se desprende en primer lugar del hecho de que no hay duda de que los usuarios de la línea Algeciras-Ceuta identifican los servicios ofrecidos por TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS como una opción alternativa a los servicios ofrecidos por BALEARIA y BUQUEBUS. De este modo, en caso de un hipotético incremento de los precios por parte de BALEARIA/BUQUEBUS los usuarios de la línea Algeciras-Ceuta utilizarán sin duda alguna los servicios de TRASMEDITERRÁNEA/ EUROFERRYS, o de otras líneas sustitutivas como es el caso de la línea Algeciras-Tánger.
- Por añadidura, BALEARIA considera que resulta totalmente improbable un incremento de los precios en la línea Algeciras-Ceuta, debido a la competencia de las otras líneas que unen la Península con el Norte de África, viéndose además obligadas las navieras a aplicar precios más reducidos en Algeciras-Ceuta. Estos mejores precios aplicados en la línea Algeciras-Ceuta con el fin de atraer un mayor número de pasajeros tienen igualmente su reflejo en las tarifas de residentes, al aplicárseles las bonificaciones públicas sobre la tarifa neta cobrada.

4. Adicionalmente, BALEARIA manifiesta que la operación de concentración generará importantes eficiencias económicas pro-competitivas:

- La operación de concentración facilitará la entrada de BALEARIA en el mercado y supondrá su consolidación como competidor efectivo frente a TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS en un tiempo mucho menor que el que hubiera sido necesario.



- La operación garantiza la subsistencia del *know-how* de BUQUEBUS mediante la operación de concentración.
- La operación aúna la experiencia de BUQUEBUS en el tráfico en la línea Algeciras-Ceuta y en el manejo de embarcaciones de alta velocidad y la solidez financiera de BALEARIA, capaz de hacer frente a inversiones futuras.
- La gestión conjunta de ambas compañías traerá como consecuencia importantes economías de escala en la gestión del gasto y de las estructuras de personal. Además, la complementariedad de ambas organizaciones, tanto desde una perspectiva operativa como territorial reforzará el conjunto resultante de la concentración a través de mejores elementos tecnológicos, equipos humanos, líneas operativas, etc.
- La generación de estas eficiencias redundará en beneficio de los consumidores y constituye un factor adicional a favor de la autorización de la operación.

En atención a todo lo expuesto, BALEARIA considera que la operación de concentración propuesta presenta todas las características y reúne todos los requisitos necesarios para su autorización.



## 6. MERCADOS RELEVANTES <sup>10</sup>.

El negocio principal de BALEARIA y BUQUEBUS, Partes en la presente operación, lo constituye la actividad de transporte marítimo, conceptuado como el servicio mediante el cual se transportan bienes o personas de un punto a otro a través del mar, utilizando el buque como medio de transporte.

Tal y como refleja el Servicio en su informe, el Tribunal, en diversos precedentes, y en particular en el reciente expediente de concentración C97/06 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUTOTRAS, ha tenido ocasión de pronunciarse extensamente sobre los ámbitos de producto y geográficos relevantes en estos mercados.

### 6.1. Mercado de producto <sup>11</sup>.

Para la delimitación del mercado de producto desde el punto de vista de la defensa de la competencia, el criterio generalmente adoptado por las autoridades de competencia y, específicamente, por este Tribunal, es el análisis de la sustituibilidad de la demanda a partir del tipo de producto que venden las empresas afectadas, complementando en su caso este análisis con la posibilidad de sustituibilidad de la oferta y la competencia potencial.

Con arreglo a estos criterios, y con carácter preliminar, el Tribunal <sup>12</sup> ha venido diferenciando entre tráfico marítimo irregular (o tráfico *tramp*) y tráfico de línea regular, en atención a las características diferenciales que ambos presentan:

---

<sup>10</sup> La definición del mercado relevante, desde la doble perspectiva del producto o servicio y área geográfica, tiene un significado esencial en el control de concentraciones. Para conocer si una operación de concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva resulta necesario calcular el poder de mercado de las empresas participantes en la concentración y de la empresa o empresas resultantes en aquellos mercados donde desarrollan su actividad. La definición del mercado o los mercados relevantes permite al Tribunal, y en general a las autoridades de defensa de la competencia, identificar a los competidores de las empresas partícipes en la operación. De este modo, se puede analizar el poder de mercado determinando las posibles restricciones que los competidores imponen al comportamiento autónomo de la empresa notificante, limitando, en definitiva, su capacidad de actuar con independencia de las presiones de la competencia efectiva.

<sup>11</sup> De acuerdo con la Comisión Europea, el mercado de producto comprende todos aquellos productos y/o servicios que son considerados por el consumidor como intercambiables o sustituibles, en atención a las características de los productos, su precio y el uso al que están destinados. *Vid.* Comunicación de la Comisión Europea sobre la definición del mercado relevante en referencia a la legislación de competencia comunitaria, DOCE C 372 de 9/12/1997, punto II.

<sup>12</sup> *Vid.* expedientes de concentración del Tribunal C75/02 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA, C84/04 BALEARIA/UMAFISA y C97/06 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUTOTRAS. En materia de prácticas prohibidas, *vid.* por todos, expediente 29/91, INTERCAN de 17 de septiembre de 1993.



frente a la ausencia de periodicidad, la negociación caso por caso de las condiciones de transporte, la especificidad de los buques y la circunscripción al transporte de ciertas mercancías del tráfico *tramp*, el tráfico regular se caracteriza por la existencia de horarios y rutas fijos, el previo establecimiento de las condiciones de transporte y su aplicabilidad al tráfico de mercancías y pasajeros.

Estas circunstancias permiten diferenciar al transporte marítimo irregular de los mercados de producto relevantes en el presente caso, y excluir de los mercados de producto estudiados al tráfico *tramp*, toda vez que BALEARIA y BUQUEBUS son operadores de transporte marítimo regular.

Dentro del transporte marítimo regular, los precedentes mencionados distinguen a su vez entre transporte de carga o mercancías y transporte de viajeros, incluyendo dentro de este último a los vehículos y otras propiedades que, en su caso, puedan llevar los viajeros en régimen de equipaje, ya que, desde el lado de la demanda, ambos transportes satisfacen necesidades diferentes a distintos demandantes, y desde el de la oferta, en particular las características específicas de los buques resultan determinantes para posibilitar la operación en dichos mercados<sup>13</sup>.

Por otro lado, la operación comporta la adquisición por parte de BALEARIA de un número de agencias de viajes propiedad de BUQUEBUS. Sin embargo, dado el carácter accesorio y el relativamente escaso volumen de negocio de las mismas, y con independencia de la valoración del efecto de esta adquisición en la red de comercialización del Notificante, no se delimitará, en esta ocasión, el mercado relevante al que pudiese pertenecer dicha actividad.

En definitiva, atendiendo a los productos y servicios que pueden considerarse como sustitutivos debido a las características intrínsecas de éstos, sus precios y sus usos habituales, se puede indicar, en consonancia con los precedentes citados, que el mercado de transporte marítimo regular de carga general y el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros constituyen, actualmente, mercados de productos separados, tanto por las diferentes características de estos servicios como por las especificidades de los clientes que acceden a ellos.

#### **6.1.1. Transporte marítimo regular de carga general.**

El servicio de transporte marítimo de carga general consiste en el desplazamiento en buque de una mercancía a través del mar entre dos puertos determinados<sup>14</sup> que el cliente encarga al operador, pudiendo incluirse en este servicio diferentes

---

<sup>13</sup> En particular, en el caso de los buques, los cuales, incluso cuando cubren ambos tipos de transporte, tienen acotados los espacios dedicados a carga y a pasajeros.

<sup>14</sup> Con carácter general, dichos puntos no se corresponden con el origen inicial y destino final de la mercancía.



actividades portuarias de manipulación de la mercancía, como la carga, estiba, desestiba y descarga.

El Informe del mencionado expediente C97/06 TRASMEDITERRANEA / EUROPA FERRYS / VIAJES EUROTRAS descartó la sustituibilidad entre el transporte marítimo de carga general y otros medios de transporte como el aéreo o el transporte por carretera, destacando la relación de complementariedad o intermodalidad que puede en muchas ocasiones existir entre el transporte marítimo y aquellas modalidades, fundamentalmente, para el ámbito territorial que nos ocupa, el transporte por carretera.

Igualmente, dicho Informe, en consonancia con precedentes anteriores<sup>15</sup>, distinguió entre carga de graneles o mercancías homogéneas (*bulk cargo*) y transporte de mercancías diversas o de carga general (*general cargo*), excluyendo la primera modalidad del ámbito del mercado relevante a efectos de la operación.

La modalidad de carga general, también llamada carga fraccionada, se refiere al transporte de mercancías de naturaleza heterogénea en cantidades relativamente menores que por sí solas no agotan la capacidad del buque o una parte importante del mismo en condiciones económicamente eficientes. Dentro de esta modalidad se agrupan el transporte de línea mediante contenedores que se embarcan o desembarcan en el buque mediante medios de manipulación vertical, como por ejemplo grúas (transporte tipo *LO-LO*)<sup>16</sup>, y el transporte de línea convencional o carga rodada, en el que las mercancías se apilan en las bodegas abiertas de los buques. El transporte suele realizarse en buques tipo *RO-RO*<sup>17</sup>, en ferrys configurados para el transporte de pasaje y vehículos en régimen de equipaje, en buques tipo *RO-LO* (con bodegas acondicionadas para el transporte de carga rodada con manipulación horizontal a través de rampas y contenedores sobre cubierta con manipulación vertical) o en buques tipo *RO-PAX* (buques mixtos de carga y pasaje).

El Tribunal ha venido considerando que, en particular en el tráfico entre el Sur de España y el Norte de África, el transporte de línea en contenedores y el transporte de línea convencional resultan suficientemente sustituibles, debido a que la naturaleza actual de las infraestructuras y los servicios portuarios en las rutas de origen y destino analizadas reducen considerablemente las ventajas económicas del transporte en contenedor frente al convencional, originando que ambos servicios se encuentren incluidos en el mismo mercado de producto.

---

<sup>15</sup> Entre otros, *Vid.* Casos de la Comisión M.3973 CMA CGM / Delmas y M.3798 NYK/ Lauritzen Cool / LauCool JV.

<sup>16</sup> *Lift-On Lift-Off.*

<sup>17</sup> *Roll-On Roll-Off.*



El Tribunal estima que todas las consideraciones mencionadas siguen resultando plenamente aplicables al presente caso y, en consecuencia, mantiene la definición del mercado de transporte marítimo regular de mercancías de carga general, tanto mediante carga rodada como mediante contenedores, en los términos desarrollados en los citados precedentes, y lo considera como mercado de producto relevante en esta operación de concentración.

### **6.1.2. Transporte marítimo regular de pasajeros.**

El servicio de transporte marítimo regular de pasajeros consiste en la realización de un trayecto marítimo determinado mediante la asignación al pasajero de un espacio adecuado para el tránsito y, en su caso, el transporte del vehículo en régimen de equipaje<sup>18</sup>.

El Tribunal, ha caracterizado anteriormente este mercado de producto recogiendo las peculiaridades derivadas de la zona en la que se presta este servicio. En particular:

- El Tribunal consideró que la parte mayoritaria del servicio en esta zona, el límite marítimo entre Europa Occidental y África, presenta unas características propias, entre las cuales destacan:
  1. Se trata, mayoritariamente, de emigrantes norteafricanos (marroquíes y argelinos, fundamentalmente) que tienen fijada su residencia en alguno de los Estados Miembros de la UE y regresan a sus países de origen durante el período vacacional. El lugar de destino no suele coincidir con la localidad de desembarque<sup>19</sup>.
  2. Un porcentaje significativo de pasajeros factura el vehículo empleado para realizar el trayecto entre el punto de origen y el de embarque y entre el punto de desembarque y el de destino. Con frecuencia, junto al vehículo se transportan grandes cantidades de equipaje.
- Otra parte significativa de la demanda, especialmente en las líneas con origen o destino en las ciudades autónomas, está constituida por los españoles residentes en Ceuta o Melilla, que utilizan los servicios de cabotaje en sus desplazamientos desde o hacia la Península<sup>20</sup>.

---

<sup>18</sup> El Tribunal ha considerado, al igual que la Comisión Europea, que el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros incluye también el transporte de vehículos en régimen de equipaje. *Vid.* por ejemplo, el informe de concentración C84/04, BALEARIA/UMAFISA.

<sup>19</sup> Con la excepción de los españoles residentes en Ceuta y Melilla.

<sup>20</sup> Véase la delimitación de mercado geográfico.



- El Tribunal descartó, para el tráfico entre el límite marítimo entre Europa Occidental y África, que la sustituibilidad entre el transporte marítimo y otros medios de transporte sea suficiente para considerarlos, en este caso, parte de un mismo mercado.
  1. En el caso del transporte por carretera o ferroviario, debido a la ausencia de comunicación directa entre Europa y África a través de estos medios.
  2. En relación al transporte aéreo, debido tanto al patrón de conducta característico de la demanda mayoritaria (propensión a realizar el desplazamiento en familia, con vehículo automóvil y numeroso equipaje), que la alternativa de transporte aéreo no puede satisfacer, como a las limitaciones de la oferta en cuanto a la disponibilidad de puntos de origen y destino.

De nuevo, el Tribunal considera que dicha caracterización resulta aplicable al presente caso, sin perjuicio de que, de cambiar las circunstancias mencionadas en el futuro, pudiera ser revisada.

## **6.2. Mercado geográfico<sup>21</sup>.**

El Tribunal considera, de acuerdo con la Comisión Europea, que la delimitación del mercado geográfico debe realizarse atendiendo a que las condiciones de competencia sean suficientemente homogéneas, pudiendo distinguirse de otras zonas geográficas próximas.

El enfoque generalmente aceptado para la delimitación del mercado geográfico de transporte marítimo regular consiste en agrupar las distintas líneas concretas en rutas (en el presente caso, ruta marítima entre la Península y el Norte de África), en las cuales las condiciones de competencia sean homogéneas.

No obstante, dentro de este ámbito geográfico algunas líneas presentan ciertas características diferenciadas, de demanda y de oferta, lo cual podría aconsejar complementar el estudio global de la ruta de la Península con el Norte de África con el análisis separado de diversas líneas o conjuntos de líneas<sup>22</sup>.

---

<sup>21</sup> La definición de mercado geográfico está íntimamente relacionada con el concepto económico de sustituibilidad partiendo de una doble predicción: cuál va a ser el comportamiento de los demandantes ante una potencial subida de los precios en el territorio en el que actúan las empresas participantes en la concentración, y simultáneamente, cuál sería el comportamiento de los oferentes territorialmente próximos ante ese hipotético incremento de los precios.

<sup>22</sup> El Tribunal ya ha apuntado esta posibilidad en sede de autorizaciones singulares y conductas prohibidas. *Vid.* entre otros, Expediente 561/03, LÍNEAS MARÍTIMAS DEL ESTRECHO 2 y Expediente 25/91, CONFERENCIAS DEL ESTRECHO, que consideró como mercado relevante el transporte marítimo de cabotaje entre Ceuta y los puertos peninsulares indicando en su



El Tribunal, en el mencionado Informe C97/06, destacó las siguientes particularidades:

- En cuanto al régimen jurídico aplicable, concurren en este ámbito geográfico líneas de cabotaje insular (con origen y destino en España) y líneas de navegación exterior.
- El hecho de que las ciudades españolas de Ceuta y Melilla constituyan puntos de origen o destino de algunas de las líneas marítimas operadas implica limitaciones a la sustituibilidad del servicio para cierta parte de la demanda (los residentes en dichas Ciudades Autónomas), así como para la oferta de operadores que pueden prestar servicio en dichas líneas.
- En relación al país norteafricano de destino final (Marruecos/Argelia), el Tribunal resaltó razones de demanda y de oferta que aconsejaban diferenciar el estudio de las rutas, tanto para el transporte de mercancías como para el de pasajeros, en razón del país de origen o destino:
  1. La naturaleza de las rutas por carretera en el Norte de África, en términos de infraestructuras y trámites aduaneros (a diferencia del trayecto por carretera que discurre dentro de Europa), inducen al demandante a escoger la línea más favorable en relación al tiempo invertido y al coste total del transporte.
  2. Las posibles restricciones a la operación del negocio de transporte marítimo regular existentes en Argelia para los operadores marroquíes y viceversa.

En el presente caso, el Tribunal concluye que dichas circunstancias deben, de nuevo, tenerse en cuenta en el análisis en aras de una caracterización precisa de la dinámica competitiva de las líneas que discurren entre la Península y el Norte de África.

#### **6.2.1. Mercado geográfico de transporte marítimo regular de carga general**

Por lo que respecta al mercado geográfico de transporte regular de carga general, el Tribunal ha realizado en el pasado algunas precisiones adicionales a las ya expuestas con anterioridad:

---

*Fundamento de derecho 8º que aunque existe una cierta competencia entre las distintas líneas regulares que cubren el Estrecho de Gibraltar, diferente reglamentación del tráfico continental y la existencia de barreras aduaneras impiden que el transporte marítimo a través del Estrecho pueda ser considerado como un único mercado, dado que las condiciones de competencia entre los operadores que cubren los diferentes trayectos no son suficientemente homogéneas, ni los trayectos sustitutivos para todos los usuarios.*



- El ámbito geográfico en el que varios puertos y líneas son sustituibles entre sí es más amplio que en el transporte de pasaje, aunque existan factores a considerar como el área de influencia del puerto, la disponibilidad de la bodega del buque, el precio, los horarios, la frecuencia del trayecto o la existencia de conexiones adecuadas para enlazar el transporte marítimo con otro medio de transporte hasta el destino final.
- Las deficientes infraestructuras de transporte y el distinto régimen aduanero para las mercancías con origen y destino final en Ceuta y Melilla, Marruecos o Argelia (y en especial la situación fronteriza entre estos dos países) implican que la ubicación concreta del puerto en el Norte de África no es sustituible para los demandantes en un grado suficiente como para considerar que todas las líneas de transporte marítimo regular de carga general en esta ruta forman parte del mismo mercado geográfico.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Tribunal considera adecuado delimitar como mercados geográficos separados las líneas con origen y destino en Marruecos y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla por un lado y las líneas con origen y destino en Argelia<sup>23</sup> por el otro. El Tribunal no analizará con mayor profundidad estas segundas al no existir solapamiento entre las actividades de las empresas afectadas por esta concentración. Adicionalmente, el Tribunal efectuará las precisiones oportunas en relación a la estructura que presenta el segmento de mercado de las líneas de transporte marítimo regular de carga general que parten de o hacia Ceuta, debido a que la empresa vendedora, BUQUEBUS, realiza sus actividades exclusivamente en dicho segmento<sup>24</sup>.

### **6.2.2. Mercado geográfico de transporte marítimo regular de pasajeros**

En el mercado de pasaje, de acuerdo con el Notificante, todas las líneas de la fachada Península-Norte de África comprenderían un único mercado geográfico, al igual que en el caso del transporte de carga. Esto se debería fundamentalmente, en su opinión, a la utilización relativamente indistinta que de las distintas líneas hacen los pasajeros magrebíes, en su ruta hacia África o Europa, que puede depender de parámetros como la frecuencia de las salidas, la duración total del trayecto, o el coste total del transporte.

Sin embargo, el Tribunal considera que la caracterización de los distintos tipos de demandante de este servicio en la zona considerada, que se ha apuntado con

---

<sup>23</sup> Almería-Ghazaouet y Alicante-Orán.

<sup>24</sup> Para las líneas con origen o destino Melilla, consideradas aisladamente, la operación no tiene capacidad para obstaculizar el grado de competencia efectiva en el mercado, al no operar en ellas ni la adquirente ni la adquirida.



motivo de la determinación del mercado de producto, provoca una serie de reflexiones acerca de la determinación del mercado geográfico para la fachada Península-Norte de África, toda vez que se pueden observar patrones de demanda diferenciados: por un lado, en las líneas con origen y destino Argelia; por el otro, entre las líneas con origen y destino Marruecos; y, finalmente, en las líneas con origen y destino Ceuta o Melilla.

En relación a las líneas con origen y destino Argelia, las conclusiones que arroja el Informe C97/06 permiten descartar su consideración como parte integrante del mismo mercado que el resto de líneas consideradas. Además de que, tal como ya se ha expuesto, la sustituibilidad de la oferta para los ámbitos que implican a Marruecos con Argelia es limitada (sólo sería aplicable para las empresas españolas o comunitarias), se ha constatado que, del lado de la demanda, el consumidor de estas líneas es exclusivamente argelino, y, de la misma manera, no se encuentra un porcentaje mínimamente significativo de pasajeros argelinos en otras líneas<sup>25</sup>.

Por lo que respecta a las líneas que, desde el extremo africano, tienen como punto de ubicación a Marruecos, Ceuta y Melilla, el Tribunal ha observado, a tenor del mencionado Informe, que una parte significativa de la demanda, los españoles residentes en Ceuta y Melilla, no consideran sustituibles las líneas con origen/destino en estas ciudades con otras líneas en la misma ruta. En concreto, se recogió en aquel Informe que el 45% de los usuarios de la línea Algeciras-Ceuta, de acuerdo con las estimaciones de aquel notificante, lo constituían residentes en Ceuta. En la presente operación, el Notificante manifiesta en sus alegaciones que dicha ratio puede estar en torno al 50/50<sup>26</sup>.

Las razones por las que, para los residentes de Ceuta y Melilla, las líneas con origen y destino en las ciudades autónomas no son sustituibles con aquellas que unen el territorio español peninsular con el marroquí son fundamentalmente el ahorro de trámites aduaneros adicionales si se optase por un trayecto Península-Marruecos-Ceuta (o Melilla) o viceversa, y, muy significativamente, el menor precio del billete a Ceuta (o Melilla) debido a la subvención pública para residentes<sup>27</sup>. Dicha situación se acentúa para los residentes en Ceuta, línea

---

<sup>25</sup> Véase la definición del mercado geográfico en aquel Informe.

<sup>26</sup> Dicho porcentaje puede variar de operador a operador; por ejemplo, según refiere el Notificante, para BALEARIA en 2006, el pasajero residente en Ceuta representó un [...] del total, y en 2007 - hasta final de junio- un [...], si bien dichos datos constituyen exclusivamente estimaciones para el período de 15 de septiembre a 15 de junio, durante los cuales se registra un mayor porcentaje de viajeros residentes en Ceuta. Sin embargo, los datos aportados relativos a BUQUEBUS revelan que sólo un [...] de la demanda en el referido período está constituido por residentes en Ceuta, y sólo un [...] en el período OPE (de 15 de junio a 15 de septiembre).

<sup>27</sup> En estos trayectos operan líneas calificadas normativamente como de interés público; debido a ello, los residentes cuando contratan los servicios con destino u origen en su ciudad respectiva obtienen menores precios, subvencionados por el Estado, a partir de una tarifa de base reducida en relación a la existente para los no residentes. La disposición adicional cuadragésima cuarta de



afectada por la presente operación, ya que el tránsito marítimo desde y hacia la Península carece de alternativa eficiente, debido a que no existe conexión por vía aérea<sup>28</sup>.

El Notificante considera que el menor volumen de ingresos imputable a los residentes en Ceuta en relación al imputable a los no residentes<sup>29</sup> (merced a que la tarifa de partida es inferior en el primer caso) acredita que las presiones competitivas de otras líneas en la Zona del Estrecho, como Algeciras-Tánger y Tarifa-Tánger, resultan suficientes para la determinación de las condiciones de competencia en la línea Algeciras-Ceuta. Estas condiciones quedarían adicionalmente protegidas, de acuerdo con el Notificante, por el hecho de que la mayoría de la demanda percibe la línea Algeciras-Ceuta como la menos ventajosa de entre las mencionadas<sup>30</sup>.

Incluso aceptando lo anterior, la posibilidad de determinar el grado de sustituibilidad de la demanda entre la línea Algeciras-Ceuta y las líneas con origen/destino Marruecos y, por tanto, su consideración conjunta como mercado geográfico relevante, pasaría por poder cuantificar el grado de elasticidad de la demanda, fundamentalmente de la parte constituida por no residentes en Ceuta, esto es, los nacionales marroquíes en tránsito de o hacia su país, ya que la parte constituida por residentes resulta inelástica. La elasticidad vendría referida en relación al precio del pasaje, pudiendo tenerse en cuenta asimismo otros factores competitivos básicos en este caso, tales como la velocidad del trayecto marítimo (incluyendo parámetros como tiempo de espera en el puerto de origen, tipo de buque o dilación de los trámites aduaneros, fundamentalmente entre Ceuta y Marruecos), la calidad del servicio de los buques, o el grado de capacidad de absorción de la demanda que tienen las distintas líneas concernidas.

De esta manera, si un incremento sostenido y moderado del precio (por todos los parámetros de competencia) por parte de un hipotético monopolista en la línea Algeciras-Ceuta no resultase rentable (esto es, si un número suficiente de consumidores modificase su decisión de escoger esta línea a la vista del cambio

---

la Ley 42/2006, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007 incrementa las subvenciones al transporte marítimo para residentes en Ceuta y Melilla hasta llegar al 50% en aquellos viajes realizados entre dichas Ciudades Autónomas y el resto del territorio nacional. Dicha reducción es reembolsada a las navieras por la Administración.

<sup>28</sup> El Notificante refiere que la alternativa de transporte aéreo Ceuta-Península se materializará a partir de 2008.

<sup>29</sup> Por ejemplo, para lo referente a BUQUEBUS (no se disponen de datos de BALEARIA relativos a un ejercicio completo), el Notificante lo cuantifica en un [...] % en términos de ingresos por pasajeros y un [...] % en términos de ingresos por vehículos, con arreglo a los resultados de 2006.

<sup>30</sup> El Notificante señala como principales razones para esta percepción: la entrada de buques de alta velocidad en los trayectos hacia Tánger, las dificultades que se presentan en la línea Algeciras-Ceuta para el cumplimiento de los trámites administrativos necesarios para el paso de la frontera, y la presión de distintas instancias y operadores para que el tráfico de sus ciudadanos se realice a través de las líneas que conectan puertos marroquíes con la Península.



en las condiciones de la oferta), podría decirse que dicha línea no constituye un mercado relevante independiente.

Sin embargo, efectuar tal ejercicio de manera concluyente no resulta posible a tenor de la información de que dispone este Tribunal, con lo que parece prudente examinar el impacto de la operación en el mercado de transporte de pasajeros referido a dicha línea.

En conclusión, en el presente caso, como ya hizo en el precedente C97/06, el Tribunal encuentra que existen circunstancias diferenciadas que justifican que, en el caso del transporte marítimo regular de pasajeros, proceda analizar separadamente las líneas con origen y destino en Ceuta (en la actualidad, únicamente la línea Algeciras-Ceuta). El Tribunal asimismo reconoce que entre esta línea y las líneas con origen o destino en Marruecos existe cierta presión competitiva, y por lo tanto estima necesario analizar los siguientes mercados geográficos en relación al mencionado mercado de producto:

- El conjunto constituido por todas las líneas que cubren la ruta entre el Sur de la Península y el Norte de África (Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla), exceptuando las que tienen como origen y destino puntos de Argelia<sup>31</sup>.
- La línea Algeciras-Ceuta, debido fundamentalmente a las peculiaridades que presenta una parte significativa de la demanda<sup>32</sup>.

### **6.3. Especificidades temporales del mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en los mercados geográficos relevantes**

El Tribunal, en el precedente TRASMEDITERRANEA/ EUROPA FERRYS/ VIAJES EUROTRAS, encontró que distintas condiciones inherentes al mercado de transporte marítimo regular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje en la zona concernida variaban significativamente dependiendo del período temporal considerado, planteándose la posibilidad de segmentar temporalmente el mercado:

- Por el lado de la demanda, la limitada sustituibilidad de este servicio entre el período de verano, en concreto los meses de julio y agosto y, en menor medida, septiembre, y el resto del año. Por añadidura, la variación en la composición de la demanda por temporadas entre grupos de demandantes

---

<sup>31</sup> Alicante-Orán y Almería-Ghazaouet.

<sup>32</sup> Para las líneas con origen o destino Melilla, consideradas aisladamente (en este caso, Málaga-Melilla), la operación no tiene capacidad para obstaculizar el grado de competencia efectiva en el mercado, al no operar en ellas ni la empresa adquirente ni la adquirida.



con diferente capacidad y disposición a sustituir acentúa esta segmentación.

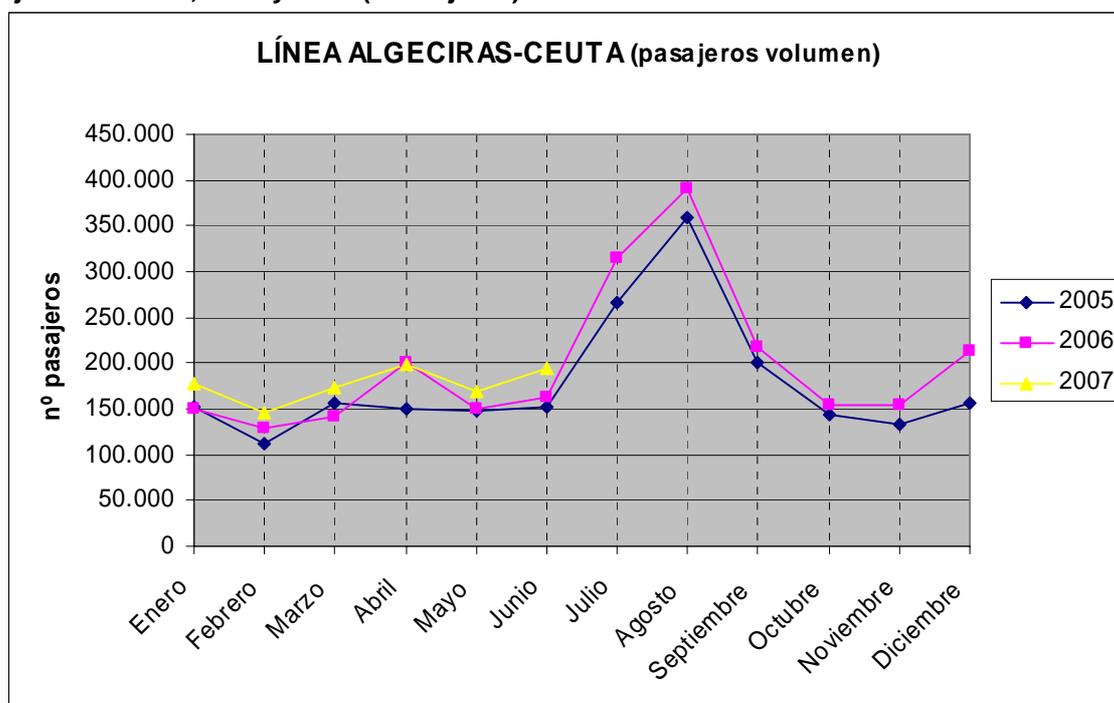
- Por el lado de la oferta, la diferenciación, en algunas líneas, del marco de competencia entre operadores durante dichos meses, motivada por la existencia de períodos determinados por el Ministerio de Fomento “de intercambiabilidad obligatoria” de billetes, caracterizados por la coordinación en los horarios y el establecimiento de compensaciones para ciertas categorías de los pasajes que son vendidos por una naviera y utilizados por el viajero para embarcar en un buque de otra.

Dichas razones se confirman en el presente caso, a tenor de las informaciones solicitadas a los distintos operadores por el Tribunal.

La demanda, en intervalos mensuales, presenta un patrón claramente estacional que se corresponde con los meses mencionados, tal como muestra el siguiente Gráfico, referido a la línea Algeciras-Ceuta, del cual se desprende que, durante el período estival, el número de pasajes vendidos se incrementa hasta casi el triple que el resto del año, en particular durante los meses de julio y agosto:

#### Gráfico Nº1

**Demanda mensual de transporte marítimo regular de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta, ejercicios 2005, 2006 y 2007 (hasta junio)**



Fuente: elaboración propia a partir de datos de BALEARIA, BUQUEBUS y TRASMEDITERRANEA-EUROFERRYS.



Del Gráfico se observa asimismo que fuera de los meses de verano se registran picos menores, fundamentalmente imputables a días concretos de gran volumen, coincidentes con las festividades de Semana Santa, puente de la Constitución o Navidad<sup>33</sup>, donde los magrebíes (sobre todo los residentes en España) pueden asimismo retornar a sus países y, adicionalmente, existe una relativa afluencia de turistas hacia el Norte de África.

Es precisamente en la línea Algeciras-Ceuta donde la estacionalidad de la demanda resulta mucho más acusada. En el período fuera de la OPE, los usuarios de la línea residentes en Ceuta resultaron ser, en 2006 el [...] para BALEARIA y el [...] para BUQUEBUS (para el período transcurrido en 2007, estos porcentajes serían, respectivamente, el [...] y el [...]). De esta manera, el patrón característico de la demanda, que como se ha visto anteriormente puede influir en la delimitación del mercado geográfico, resulta diferente en uno y otro período.

Correlativamente, las circunstancias de oferta se acomodan a esta estacionalidad, incrementándose las frecuencias del servicio debido a la variación en el número de buques disponibles y en el número de rotaciones por buque. Para la línea Algeciras-Ceuta, la frecuencia del servicio en el período estival se encuentra entre 24 y 36 rotaciones totales (servicios con origen en un extremo de la línea). En temporada baja, se efectúan en torno a 15 rotaciones.

Adicionalmente, cabe referir que, a pesar del incremento en buques y rotaciones, el análisis de la ocupación media de los buques en el período OPE/fuera de la OPE, de acuerdo con los datos disponibles para el último ejercicio completo, 2006 (BALEARIA en Algeciras-Tánger y BUQUEBUS en Algeciras-Ceuta), revela que la ocupación media de los buques es en torno al doble en temporada alta (entre el 35% y el 40% ) que en temporada baja (entre el 15% y el 20%).

Finalmente, en ambos períodos existen circunstancias que modulan en cierta medida el juego de la libre competencia de manera diferente. Por ejemplo, como ya se ha mencionado, en temporada alta, existe la obligación de intercambiabilidad de pasajes entre navieras, sometida a determinadas condiciones relativas a la coordinación de horarios y el establecimiento de tarifas de intercambio, resuelta por la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento por causa de utilidad pública e interés social<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> De acuerdo con los datos aportados por el Notificante, algunos de los servicios de ocupación al 100% se han registrado en dichos períodos.

<sup>34</sup> De hecho, distintas Resoluciones de la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento han extendido, para los años 2006 y 2007, los períodos de intercambiabilidad obligatoria:

- Resolución de 27 de junio de 2006, por la que la Secretaría General resolvió imponer a las empresas que realizan el transporte marítimo entre Algeciras y Tánger con buques



En el último año, el Ministerio de Fomento ha resuelto extender la obligación a todos los días de la OPE y no a períodos puntuales, si bien existen matizaciones en el alcance de la obligación dependiendo del tipo de buque –rápido o convencional- y la línea concreta<sup>35</sup>. Fuera de los períodos dispuestos por el Ministerio de Fomento, no existen acuerdos de intercambiabilidad para todos los operadores<sup>36</sup>.

Por todo lo dicho, el Tribunal considera que resultaría posible aludir a segmentos temporales con características específicas en la prestación del servicio de transporte marítimo de pasajeros, distinguiendo entre temporada alta (con la matización de que, en rigor, dicha calificación incluye no sólo al período OPE sino también a determinadas fechas fuera del mismo) y temporada baja.

No obstante, habida cuenta del hecho de que una delimitación más restrictiva del mercado relevante que atendiese a las especificidades temporales indicadas no

---

convencionales la obligación específica de intercambiar sus billetes de transporte durante el periodo comprendido entre el 30 de junio y el 15 de septiembre de 2006.

- Resolución de 12 de julio de 2006, por la que la Secretaría General de Transportes extiende las obligaciones anteriores a las líneas que operan con buques de gran velocidad en la línea Algeciras-Tánger.
- Resolución de 27 de diciembre de 2006, por la que la Secretaría General impone a las compañías navieras que prestan servicios de transporte marítimo tanto en la línea Algeciras-Tánger, como en la línea Algeciras-Ceuta obligaciones similares de intercambio de billetes y acuerdos de coordinación de horario y establecimientos de mecanismos de coordinación y compensación desde el día 28 de diciembre de 2006, hasta el día 8 de enero de 2007.
- Resolución de 28 de febrero de 2007, por la que la Secretaría General de Transportes, obliga a las compañías que prestan servicios de transporte marítimo en las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta a intercambiar sus billetes y llegar a acuerdos sobre los horarios y sobre el establecimiento de mecanismos de coordinación y compensación para los días comprendidos entre el 28 de marzo y el 11 de abril de 2007.
- Resolución de 14 de junio de 2007, por la que la Secretaría General de Transportes, obliga a las compañías que prestan servicios de transporte marítimo en las líneas Algeciras-Tánger y Algeciras-Ceuta a intercambiar sus billetes y llegar a acuerdos sobre los horarios y sobre el establecimiento de mecanismos de coordinación y compensación –con distintas especificidades dependiendo de cada línea- para el período 30 de junio-15 de Agosto (sentido Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger) y 16 de agosto-15 de septiembre (sentido Ceuta-Algeciras).

<sup>35</sup> En Algeciras-Tánger la obligación afecta con carácter general a los buques convencionales y, adicionalmente, a todos los buques en determinados días dentro del período OPE. En Algeciras-Ceuta la obligación afecta a todos

<sup>36</sup> En la línea Algeciras-Ceuta, TRASMEDITERRÁNEA se salió del Acuerdo de interlineado para los períodos de intercambiabilidad no obligatoria, aprobado por este Tribunal en el Expediente A 354/05. Como consecuencia de ello, permanecieron en él únicamente las Partes en la presente operación, habiendo solicitado una modificación del mismo, en estos momentos pendiente de su aprobación, en su caso, por este Tribunal. Para la línea Algeciras-Tánger, BALEARIA no forma parte del Acuerdo de interlineado para los períodos de intercambiabilidad no obligatoria, aprobado por este Tribunal en el Expediente A 355/05, que a fecha de este Informe se encuentra pendiente de revisión jurisdiccional.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

altera, en el presente caso, la conclusión del análisis, y a que la extensión de los parámetros competitivos del período OPE a fechas puntuales fuera de dicho período dificulta la obtención de datos robustos para trazar la situación precisa del mercado<sup>37</sup>, el Tribunal no estudiará, en esta ocasión, mercados separados con arreglo a la segmentación temporal referida. Sin perjuicio de ello, el Tribunal realizará, cuando proceda, los comentarios pertinentes en relación al comportamiento de estos mercados en los distintos períodos del año.

---

<sup>37</sup> El nivel máximo de desagregación temporal de los datos en cuestión es por meses.



## 7. ESTRUCTURA DE LOS MERCADOS RELEVANTES <sup>38</sup>.

En la zona geográfica afectada por la presente operación de concentración, el transporte marítimo, tanto de mercancías como de pasajeros, constituye un eslabón fundamental para la consolidación de los flujos humanos y comerciales entre Europa y África. En tanto que dichos flujos se encuentran vinculados al desarrollo económico, la demanda de este tipo de servicios viene registrando una tendencia al alza constante en los últimos ejercicios.

Si bien las características de la demanda resultan diferentes dependiendo de cada uno de los mercados de producto definidos, mercancías y pasajeros, se observa que la oferta de transporte marítimo regular en la zona se caracteriza por la presencia de compañías navieras que en su mayoría transportan tanto mercancías como pasajeros. El número de operadores importantes es reducido, y el carácter oligopolístico de la oferta se acentúa si tenemos en cuenta las distintas líneas individualmente.

Para situar en el contexto de oferta apropiado la concentración analizada, debe referirse que los principales operadores en la fachada marítima que conecta España con el Norte de África son:

- TRASMEDITERRANEA, antigua compañía pública española, privatizada definitivamente a partir de su integración en el Grupo ACCIONA en 2002, operador de implantación tradicional en todas las fachadas marítimas españolas. Su presencia en la fachada Sur de España-Norte de África se ha visto reforzada por la adquisición de EUROFERRYS en 2006. Las principales líneas que opera son Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger, y ha resultado adjudicataria, en 2006, del contrato de concesión para las líneas

---

<sup>38</sup> En los análisis de concentraciones, una primera aproximación a la determinación del poder de mercado se realiza, tradicionalmente, analizando las cuotas de participación en los mercados relevantes tanto en cantidades como en valor, es decir, tanto en unidades físicas como en volumen de facturación de las empresas. En el presente caso, la similitud de las tarifas de las distintas compañías para una misma línea y la homogeneidad de las respectivas demandas, implican, desde el punto de vista de la defensa de la competencia, la práctica equivalencia de los cálculos en valor (facturación en euros) o en volumen (metros lineales de carga, número de pasajeros o número de vehículos). No obstante, en aquellos casos en los que el mercado de producto delimitado incluya a más de una línea, el Tribunal acudirá, cuando la información lo permita, a ambas dimensiones.

Por otro lado, el Tribunal considera necesario subrayar que el cálculo de las cuotas de mercado tiene un carácter instrumental, siendo el objetivo de este ejercicio la estimación del poder de mercado de la empresa o empresas participantes en la operación de concentración para, posteriormente, apreciar si el proyecto u operación de concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado.

Habitualmente, las autoridades de defensa de la competencia acuden a indicadores como el Índice Herfindahl-Hirschmann (IHH) que mide la concentración de la oferta, variable frecuentemente correlacionada con el poder de mercado.



de cabotaje insular de la fachada (incluyendo Málaga-Melilla y Algeciras-Ceuta).

- COMANAV (Compagnie Maritime de Navigation), operador marroquí, hasta la fecha público, que opera en las líneas que discurren entre puertos españoles y de aquel país. En 2003 adquirió la empresa también marroquí LIMADET. [CONFIDENCIAL]
- COMARIT, naviera marroquí que opera en líneas entre España y Marruecos, fundamentalmente en Algeciras-Tánger, y a su vez posee la compañía LME, que asimismo presta servicios en la zona.

El Notificante en la presente operación, BALEARIA, y la empresa adquirida, BUQUEBUS, se encuadran dentro de otro conjunto de operadores de tamaño mediano en la actualidad, que prestan servicios tanto de transporte de mercancías como de pasajeros.

### **7.1 Estructura del mercado de transporte marítimo regular de carga general**

La demanda del transporte marítimo regular de mercancías está fundamentalmente vinculada, en el tránsito Europa-Norte de África, a los flujos comerciales entre empresas de ambos continentes, por ejemplo la exportación desde el Magreb de productos agrícolas hacia el otro lado del Mediterráneo. Las líneas que llegan a Ceuta y Melilla presentan, por añadidura, la característica de satisfacer la demanda comercial de las Ciudades Autónomas mediante importaciones desde la Península. El hecho de que el trayecto marítimo no resulte sustituible motiva que los puertos de la zona presenten un considerable volumen de tráfico (sustancialmente, el de Algeciras).

Desde el punto de vista de la demanda, las principales características del sector son:

- La demanda está constituida por el sector empresarial e industrial, fundamentalmente por agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo, que insertan este trayecto marítimo dentro de una planificación logística intermodal.
- La naturaleza profesional del demandante habitual y la repercusión de los costes logísticos sobre la rentabilidad global del cliente motiva que, a pesar de la insustituibilidad del servicio de transporte marítimo y su reducida elasticidad precio, los demandantes sean sensibles a las posibles ofertas diferenciadas de las empresas navieras. Esto, junto a un relativo poder de negociación de la demanda, provoca que las condiciones de



contratación resulten, a partir de una tarifa orientativa, flexibles, y hasta cierto punto opacas a los competidores.

- La demanda de carga es mayor durante los meses de verano, aunque la estacionalidad no resulta tan acusada como en el tráfico de pasaje.

Por su parte, la oferta se caracteriza por acomodarse, en los operadores que prestan servicios de transporte de pasajeros, a las distintas condiciones comerciales que vienen marcadas por el juego competitivo en el transporte de pasaje (frecuencia, horarios), ya que los buques utilizados son los mismos. Asimismo, se observa que las compañías activas han venido adoptando acuerdos sobre la prestación del servicio para las líneas concernidas, (particularmente Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger)<sup>39</sup>, existiendo incluso precedentes de prácticas anticompetitivas en el sector<sup>40</sup>.

Según los datos que aporta el Notificante, a nivel de la fachada Sur de la Península-Norte de África en su integridad (incluyendo las líneas que cuentan con puertos argelinos en uno de sus extremos), la operación implica que BALEARIA pasará a tener una participación del [0-10]%, si consideramos los datos en valor obtenidos en 2006, haciéndose con una cuota de BUQUEBUS del [0-10]%. Los operadores principales, TRASMEDITERANEA ([40-50] %), IMTC ([10-20]%) y COMANAV ([10-20]%), se encuentran a gran distancia de BALEARIA, que pasaría de ser el 10º operador de la zona por volumen de carga a ser el 6º.

Entrando ya en la modificación que la operación comportaría en la estructura del mercado relevante (líneas con origen-destino Marruecos, Ceuta y Melilla)<sup>41</sup>, el impacto de la concentración resultaría similar a lo observado en relación a la fachada completa, tal como revela el siguiente Cuadro:

---

<sup>39</sup> Véanse, por ejemplo, el expediente del Tribunal A 354/05, Acuerdo Interlínea Algeciras-Ceuta, A355/05, Acuerdo de Interlínea Algeciras-Tánger, o A 336/03, Intercambio Servicios Navieras.

<sup>40</sup> Vid. Expedientes 561/03, Líneas Marítimas del Estrecho 2, 555/03, Líneas Marítimas del Estrecho y 543/02, TRASMEDITERRÁNEA/EUROFERRYS/BUQUEBÚS.

<sup>41</sup> Las líneas concretas son: Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger, Tarifa-Tánger. Almería-Melilla, Almería-Nador, Málaga-Melilla, Cádiz-Casablanca y Málaga-Ceuta.



Cuadro Nº 3						
VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO MERCANCÍAS						
LINEAS SUR PENINSULA CON DESTINO CEUTA, MELILLA y MARRUECOS 2004-2006 (euros y %)						
EMPRESA	2004		2005		2006	
	EUR (miles)	%EUR	EUR (miles)	%EUR	EUR (miles)	%EUR
<b>BALEARIA+BUQUEBUS</b>	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>BALEARIA</b>	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>BUQUEBUS</b>	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>TRASMEDITERRÁNEA+EUROFERRYS</b>	[...]	[40-50%]	[...]	[40-50%]	[...]	[40-50%]
TRASMEDITERRÁNEA	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]
EUROFERRYS	[...]	[10-20%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>IMTC</b>	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
<b>COMANAV</b>	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
<b>COMARIT</b>	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
<b>MARÍTIMA PEREGAR</b>	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>CEUTA UNIVERSAL <sup>(1)</sup></b>	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>FRS</b>	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>BOLUDA-NAVICEUTA</b>	[...]	[0-10%]	0	0,00%	[...]	[0-10%]
<b>NAVIERA DE CEUTA <sup>(2)</sup></b>	[...]	[0-10%]	0	0,00%	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	[<100.000]	100%	[<100.000]	100%	[<100.000]	100%

**PROMEMORIA (para datos en valor de 2006)**

<b>IHH Pre</b>	2.502,1	<b>IHH Post</b>	2.502,7	<b>ΔIHH</b>	0,6
<b>C2 Pre</b>	58,7	<b>C2 Post</b>	58,7	<b>ΔC2</b>	0
<b>C3 Pre</b>	75,4	<b>C3 Pos.</b>	75,4	<b>ΔC3</b>	0

Fuente: Notificante.

<sup>(1)</sup> Sociedad participada al 50% por Naviera de Ceuta y Naviceuta (Grupo Boluda). Actualmente, se encuentra en fase de liquidación y disolución, habiendo dejado de realizar operaciones desde el mes de abril de 2006.

<sup>(2)</sup> Sociedad participada por Trasmediterránea, Euroferrys y Buquebus al 33% hasta el 24 de noviembre de 2006, fecha en la que Buquebus adquiere las respectivas participaciones de Trasmediterránea y Euroferrys como consecuencia de las condiciones impuestas por el Consejo de Ministros en la operación Trasmediterránea/Euroferrys.

Del Cuadro anterior se observa que la facturación del Notificante registra una baja relativamente sustancial entre los ejercicios 2005 y 2006, lo cual contrasta con el incremento de la facturación de BUQUEBUS en el período, que se debe, de acuerdo con la Notificación, a la introducción de un buque con capacidad de pasaje y carga en la línea Algeciras-Ceuta.

En todo caso, el incremento en la posición de BALEARIA en este mercado es mínimo, pasando a detentar, de acuerdo con los datos disponibles para 2006, el [0-10%] de la participación en el mercado, merced al incremento que le proporcionan los [0-10] puntos porcentuales de BUQUEBUS. Partiendo de un escenario de relativa concentración del mercado (2.502 puntos IHH), el diferencial es casi inexistente (0,6 puntos IHH), y nulo en términos de C2 y C3.



BALEARIA se convertiría en el 6º operador en carga, por debajo de TRASMEDITERRANEA ([40-50%]), IMTC ([10-20%]), COMANAV ([10-20%]) y COMARIT ([10-20%]), e inmediatamente después de MARÍTIMA PEREGAR ([0-10%]). El resto de operadores tienen una presencia marcadamente residual.

Dada la posición de BALEARIA previa a la operación, así como la moderada adición de cuota que se produce tras la misma, puede concluirse que la concentración resulta inocua desde el punto de vista de la estructura de la oferta en este mercado.

Aunque no constituya el mercado relevante, cabe referirse a la estructura de la oferta en las líneas de transporte de mercancías con origen y destino en Ceuta (Algeciras-Ceuta y Málaga-Ceuta) consideradas individualmente, toda vez que de su análisis pueden extraerse conclusiones adicionales. El siguiente Cuadro recoge dicha estructura de mercado en valor para los últimos tres ejercicios completos:

Cuadro Nº4						
VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO MERCANCÍAS						
LINEAS SUR PENINSULA CON DESTINO CEUTA 2004-2006 (euros y %)						
EMPRESA	2004		2005		2006	
	EUR (miles)	%EUR	EUR (miles)	%EUR	EUR (miles)	%EUR
<b>BALEARIA+BUQUEBUS</b>	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[10-20%]
BALEARIA	[...]	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
BUQUEBUS	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[10-20%]
TRASMEDITERRÁNEA+	[...]		[...]		[...]	
EUROFERRYS		[80-90%]		[70-80%]		[60-70%]
TRASMEDITERRANEA	[...]	[40-50%]	[...]	[40-50%]	[...]	[30-40%]
EUROFERRYS	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]	[...]	[20-30%]
CEUTA UNIVERSAL <sup>(1)</sup>	[...]	[0-10]	[...]	[10-20%]	[...]	[0-10%]
MARÍTIMA PEREGAR	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
BOLUDA-NAVICEUTA	[...]	[0-10%]	0	0,00%	[...]	[0-10%]
NAVIERA DE CEUTA <sup>(2)</sup>	[...]	[0-10%]	0	0,00%	0	0,00%
<b>TOTAL</b>	[< 10.000]	<b>100%</b>	[<10.000]	<b>100%</b>	[<10.000]	<b>100%</b>
<b>PROMEMORIA (para datos en valor de 2006)</b>						
	<b>IHH Pre</b>	5.116,8	<b>IHH Post</b>	5.116,8	<b>ΔIHH</b>	0
	<b>C2 Pre</b>	86,9	<b>C2 Post</b>	86,9	<b>ΔC2</b>	0
	<b>C3 Pre</b>	96,2	<b>C3 Pos.</b>	96,2	<b>ΔC3</b>	0

Fuente: Notificante

<sup>(1)</sup> Sociedad participada al 50% por Naviera de Ceuta y Naviceuta (Grupo Boluda). Actualmente, se encuentra en fase de liquidación y disolución, habiendo dejado de realizar operaciones desde el mes de abril de 2006.

<sup>(2)</sup> Sociedad participada por Trasmediterránea, Euroferrys y Buquebus al 33% hasta el 24 de noviembre de 2006, fecha en la que Buquebus adquiere las respectivas participaciones de Trasmediterránea y Euroferrys como consecuencia de las condiciones impuestas por el Consejo de Ministros en la operación Trasmediterránea/Euroferrys.



Del Cuadro anterior resulta que BALEARIA pasa a ocupar la posición que detentaba BUQUEBUS con anterioridad a la operación ([10-20%] para datos en valor de 2006), dada la ausencia de participación previa de BALEARIA. Con ello, se aprecia que la operación no produce un incremento de la posición de la Notificante. Ello motiva que los diferenciales de concentración sean 0 tanto para el IHH como para los índices C2 y C3.

En todo caso, BALEARIA se sitúa como segundo operador, a gran distancia de TRASMEDITERRANEA ([60-70%]), teniendo por debajo, a relativa distancia, al GRUPO BOLUDA ([0-10%]), que en este ejercicio ha incrementado su cuota sustancialmente, debido a que ha asumido las actividades de CEUTA UNIVERSAL.

Debe destacarse que existen relaciones de participación entre algunas de las empresas presentes en la línea, incluida BUQUEBUS. Así, NAVIERA DE CEUTA fue adquirida por BUQUEBUS como consecuencia de las condiciones que se le impusieron a TRASMEDITERRANEA-EUROFERRYS tras la concentración motivo del expediente C97/06 (anteriormente estas dos compañías también formaban parte del accionariado de NAVIERA DE CEUTA). A su vez, CEUTA UNIVERSAL estaba participada por NAVIERA DE CEUTA y por NAVICEUTA (propiedad del Grupo BOLUDA), al 50%. Dichos accionistas, sin embargo, [CONFIDENCIAL] y desde entonces las actividades de CEUTA UNIVERSAL las ha asumido NAVICEUTA. Como consecuencia de todo ello, tanto CEUTA UNIVERSAL como NAVIERA DE CEUTA han cesado en sus actividades.

Por otra parte, BUQUEBUS constituyó en 2005 [...] la compañía NAVIERA DEL ESTRECHO, S.L., para la prestación de servicios de transporte de carga. En la actualidad, dicha empresa [CONFIDENCIAL]<sup>42</sup>.

En cualquier caso, no parece que la operación cualifique la situación del Notificante dentro de estos acuerdos y empresas, en relación a la situación de BUQUEBUS en los mismos con anterioridad a la concentración.

## 7.2 Estructura del mercado de transporte marítimo regular de pasajeros

En la fachada marítima Sur de la Península-Norte de África, la demanda viene caracterizada, como se ha visto, por estar fundamentalmente constituida por el

---

<sup>42</sup> BUQUEBUS cuenta además con distintos acuerdos con compañías de transporte marítimo de mercancías para el transporte entre otros ámbitos territoriales ajenos al mercado de referencia.



emigrante magrebí residente en Europa que utiliza los servicios de líneas marítimas regulares para retornar a su país de origen durante el período vacacional. Por esta razón, el consumo de tales servicios presenta una marcada estacionalidad, que coincide con el período estival (con ciertos picos dentro de éste en los que se registra una particular afluencia de viajeros) y, fuera de dicho ciclo, con las festividades tradicionales en Europa (Navidad y Semana Santa). Para las líneas que parten de Ceuta o Melilla, un segundo tipo de consumidor, minoritario en términos generales, lo constituyen los residentes en dichas ciudades autónomas, si bien en temporada baja cambia la caracterización de la demanda y este último conjunto representa un porcentaje significativo de la misma.

El patrón de compra de la demanda es o bien adquirir el pasaje en puntos habilitados por las navieras al efecto, que pueden estar situados en las mismas zonas portuarias de origen o en las propias rutas por carretera hasta llegar al puerto, o bien adquirirlo a través de agencias de viajes. En algunos casos, dichas agencias pueden ser propiedad de los operadores de transporte marítimo, integrando así su red propia de comercialización.

En su elección de la línea marítima y del operador concreto, el demandante representativo tiene en cuenta una serie de parámetros, como el coste y duración totales del trayecto, el servicio dentro del buque o la facilidad de compra del pasaje. Las distintas condiciones de la oferta tienen repercusión en estos elementos, comenzando por el precio del pasaje (si bien existe una menor sensibilidad al precio en relación al transporte de mercancías), pero también el tiempo de espera en la zona portuaria, que viene motivado por el número de servicios en oferta, y la duración del trayecto marítimo, que depende de la distancia entre los puntos de origen y destino y de la naturaleza del buque (por ejemplo, que sea o no un *fast-ferry*).

Diversas circunstancias afectan, con carácter adicional, a la elección de la línea regular por la que atravesar el Mediterráneo; así, en el caso de Algeciras-Ceuta, el tiempo de espera en la frontera entre Ceuta y Marruecos, que resulta muy variable.

El Notificante indica que, en atención a todas estas circunstancias, la alternativa más atractiva para el consumidor magrebí consiste en utilizar las líneas que acaban o comienzan en Tánger, debido a la creciente incorporación de buques de alta velocidad en estas líneas y a la realización de los trámites fronterizos entre España y Marruecos en el propio buque, a diferencia de si escoge la línea Algeciras-Ceuta.

La oferta se caracteriza por presentar un número aún más reducido de operadores que en el transporte regular de mercancías, debido a que, si bien todas las navieras que realizan transporte de pasajeros transportan mercancías



en mayor o menor grado, no ocurre lo mismo al revés, existiendo operadores especializados en transporte de mercancías exclusivamente.

Asimismo, la oferta acomoda la estacionalidad de la demanda de manera muy reactiva, mediante la fluctuación en el número de servicios prestados, dadas las posibilidades de incrementar el número de rotaciones efectuadas o incluso de establecer buques adicionales.

Teniendo en cuenta el conjunto de líneas que afectan a la fachada (incluidas las que tienen a Argelia como origen o destino), el impacto de la operación en este mercado de producto resulta moderado. Así pues, para las ventas relativas al ejercicio 2006, BALEARIA pasaría a detentar el [10-20%] de la participación en el mercado, tras asumir el [0-10%] que detentaba BUQUEBUS. Dicha cuota convertiría a BALEARIA en el cuarto operador en valor de la zona, encontrándose a gran distancia del primero, TRASMEDITERRÁNEA ([40-50%]) y más cerca de COMANAV ([10-20%]) y COMARIT ([10-20%]).

### ***7.2.1 Líneas con origen y destino en Marruecos, Ceuta y Melilla***

El siguiente Cuadro muestra la evolución en la estructura de la oferta relativa al primero de los mercados geográficos relevantes a analizar, el de las líneas que tienen como origen y destino en sus puntos africanos a puertos marroquíes además de a las ciudades Ceuta y Melilla, para los tres últimos ejercicios completos<sup>43</sup>:

---

<sup>43</sup> En este caso, las líneas incluidas serían: Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger; Almería-Melilla; Almería-Nador; Málaga-Melilla y Tarifa-Tánger.



Cuadro Nº5						
VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO PASAJE (PASAJEROS Y VEHÍCULOS)						
LINEAS SUR PENINSULA CON DESTINO CEUTA, MELILLA y MARRUECOS 2004-2006 (euros y %)						
EMPRESA	2004		2005		2006	
	EUR (miles)	%EUR	EUR (miles)	%EUR	EUR (miles)	%EUR
<b>BALEARIA+BUQUEBUS</b>	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[10-20%]
BALEARIA	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
BUQUEBUS	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>TRASMEDITERRÁNEA+EUROFERRYS</b>	[...]		[...]		[...]	
TRASMEDITERRÁNEA	[...]	[40-50%]	[...]	[40-50%]	[...]	[40-50%]
EUROFERRYS	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]
	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
COMANAV	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
COMARIT	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
FRS	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
IMTC	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
<b>TOTAL</b>	[<300.000]	100%	[<300.000]	100%	[<300.000]	100%
<b>PROMEMORIA (para datos en valor de 2006)</b>						
	IHH Pre	2.650,5	IHH Post	2.719,1	ΔIHH	68,6
	C2 Pre	60,5	C2 Post	60,5	ΔC2	0
	C3 Pre	73,3	C3 Pos.	73,3	ΔC3	0

Fuente: Notificante.

<sup>(1)</sup> BALEARIA opera en la línea Algeciras-Ceuta desde octubre de 2006, y entró a operar la línea Algeciras-Tánger en 2004.

Del Cuadro anterior se desprenden conclusiones similares a lo anteriormente reseñado a propósito de la fachada Sur de España-Norte de África en su integridad:

- BALEARIA, al añadir a su cuota la de BUQUEBUS, pasa a detentar el [10-20%] del mercado en valor con arreglo a los datos de 2006, situándose como el cuarto operador, en términos de valor (actualmente, es el séptimo operador), si bien debe indicarse que, de haber operado la línea Algeciras-Ceuta durante todo el ejercicio 2006, su participación sería probablemente mayor.
- Partiendo de un escenario previo de oferta relativamente concentrada (el IHH es de 2719 puntos), la operación comporta un incremento moderado del IHH (68 puntos) y no afecta a los índices C2 y C3.
- BALEARIA sigue a gran distancia del principal operador, TRASMEDITERRANEA, que cuenta con el [40-50%] de cuota, y por detrás de COMANAV y COMARIT, que cuentan con una cuota relativamente similar a la del Notificante ([10-20%] y [10-20%], respectivamente). El resto de operadores, FRS (que opera la línea Tánger-Tarifa) e IMTC, se



encontrarían por debajo de BALEARIA tras la operación, a una distancia moderada (por debajo del 10%).

De todo ello parece desprenderse que, a este nivel, el impacto de la operación sobre la estructura de este mercado resulta muy limitado.

### 7.2.2 Línea Algeciras-Ceuta

Como se dijo a propósito de la definición del mercado relevante, la consideración individual de la estructura de mercado en las líneas con origen y destino en Ceuta (en la actualidad, Algeciras-Ceuta) resulta de gran importancia en la presente operación de concentración, debido a que una parte significativa de la demanda del transporte de pasajeros, los residentes en Ceuta (cuya importancia es mayor en temporada baja), no dispone por el momento de alternativa eficiente a este servicio.

La evolución de la estructura de la oferta que se observa en la línea Algeciras-Ceuta, para los tres últimos ejercicios completos, es la siguiente:

Cuadro N°6						
VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO PASAJE (PASAJEROS Y VEHÍCULOS)						
LINEAS SUR PENINSULA CON DESTINO CEUTA 2004-2006 (euros y %)						
EMPRESA	2004		2005		2006	
	EUR (miles)	%EUR	EUR (miles)	%EUR	EUR (miles)	%EUR
<b>BALEARIA+BUQUEBUS</b>	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
BALEARIA <sup>(1)</sup>	0	0,00%	0	0,00%	[...]	[0-10%]
<b>BUQUEBUS</b>	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
<b>TRASMEDITERRÁNEA+EUROFERRYS</b>	[...]	[70-80%]	[...]	[70-80%]	[...]	[70-80%]
TRASMEDITERRÁNEA	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]
EUROFERRYS	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]	[...]	[30-40%]
<b>TOTAL</b>	[<100.000]	100%	[<100.000]	100%	[<100.000]	100%
<b>PROMEMORIA (para datos en valor de 2006)</b>						
	<b>IHH Pre</b>	5.786,4	<b>IHH Post</b>	5.946,4	<b>ΔIHH</b>	160
	<b>C2 Pre</b>	96,8	<b>C2 Post</b>	100	<b>ΔC2</b>	3,2
	<b>C3 Pre</b>	100	<b>C3 Pos.</b>	100	<b>ΔC3</b>	0

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de BALEARIA, BUQUEBUS, TRASMEDITERRANEA y EUROFERRYS.

<sup>(1)</sup>BALEARIA opera en la línea desde octubre de 2006.

Así, nos encontramos con que BALEARIA comenzó a operar en octubre de 2006, habiendo supuesto su rendimiento en ese ejercicio, en términos de valor, el [0-10%]. Tras la operación, la adición de la cuota de BUQUEBUS le comportaría, tomando como referencia los datos de 2006, un [20-30%] de la cuota en esta línea.



Igualmente, en un entorno altamente concentrado (para 2006, tres operadores y un IHH de 5.786 puntos), la operación supondría un incremento de 160 puntos en el IHH -debiéndose lo moderado de este valor a la reducida cuota de partida de BALEARIA- y un incremento en el C2 de 3,2 puntos hasta el 100% de la cuota, configurándose por lo tanto un duopolio entre TRASMEDITERRANEA y BALEARIA.

Se observa asimismo que TRASMEDITERRANEA sigue siendo el primer operador, a gran distancia de BALEARIA, con un [70-80%] de cuota. Dicha participación es el resultado de la concentración TRASMEDITERRANEA/EUROFERRYS, mediante la cual el primer operador de la línea absorbió al segundo (contando cada uno de ellos con cuotas en torno al [30-40%]).

BUQUEBUS, por su parte, es el actual segundo operador, con una cuota del [20-30%], registrando su participación un moderado descenso en relación a los ejercicios 2004 y 2005.

Para esta línea, que es la que registra una mayor estacionalidad en su comportamiento habida cuenta de que la importancia de los residentes en Ceuta en el total del mercado es particular en el período fuera de la OPE, también puede aportarse un desglose del comportamiento de los operadores en temporada baja, que supuso en 2006 un 48,8% del total general en esta línea<sup>44</sup>, y en temporada alta:

---

<sup>44</sup> De acuerdo con los datos suministrados por los agentes del mercado y considerando como temporada baja los meses de octubre a junio, ambos inclusive.



Cuadro N°7

VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO PASAJE (PASAJEROS Y VEHÍCULOS) SEGÚN TEMPORADA<sup>(\*)</sup>

LINEA ALGECIRAS-CEUTA – Enero2005-Junio2007 (%)

EMPRESA		2005		2006		2007
		Alta	Baja	Alta	Baja	Baja
<b>BALEARIA+BUQUEBUS</b>	%VALOR	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]	[25-30%]	[40-50%]
	%Pasajeros	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]
	%Vehículos	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]
<b>BALEARIA</b>	%VALOR	0,0%	0,0%	0,0%	[0-10%]	[10-20%]
	%Pasajeros	0,0%	0,0%	0,0%	[0-10%]	[10-20%]
	%Vehículos	0,0%	0,0%	0,0%	[0-10%]	[20-30%]
<b>BUQUEBUS</b>	%VALOR	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]	[0-10%]	[20-30%]
	%Pasajeros	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]
	%Vehículos	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]
<b>TRASMEDITERRÁNEA+ EUROFERRYS</b>	%VALOR	[70-80%]	[70-80%]	[60-70%]	[70-80%]	[50-60%]
	%Pasajeros	[70-80%]	[70-80%]	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]
	%Vehículos	[70-80%]	[70-80%]	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]
TRASMEDITERRÁNEA	%VALOR	[30-40%]	[40-50%]	[30-40%]	[40-50%]	[20-30%]
	%Pasajeros	[30-40%]	[40-50%]	[30-40%+]	[40-50%]	[20-30%]
	%Vehículos	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]
EUROFERRYS	%VALOR	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]
	%Pasajeros	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]
	%Vehículos	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]

Fuente: elaboración propia a partir de datos proporcionados por BALEARIA, BUQUEBUS y TRASMEDITERRÁNEA.

(\*)Temporada alta: meses de julio, agosto y septiembre. No coincide exactamente con el período de la OPE.

Temporada baja: meses de octubre a junio.

De dicho Cuadro se infiere que, de todos los operadores, es BUQUEBUS quien en términos de valor registra una mayor variación en su participación en el mercado, según se trate de temporada alta o baja. Para el resto de los operadores, la variación es de alrededor de un +/- 5% entre ambos períodos, no resultando significativa como para establecer un patrón diferenciado de participación de los operadores en el mercado.

En cualquier caso, el hecho de que la entrada de BALEARIA en la línea tuviese lugar a finales del pasado ejercicio motiva que sus resultados en valor referentes a 2006 queden diluidos en el total del ejercicio, con lo que el cuadro del mercado no resulta del todo preciso. Ello, unido a la pertinencia de observar la respuesta del mercado a la reciente entrada de la empresa notificante en la presente operación, aconseja un estudio desagregado de la estructura reciente del mercado (hasta junio del presente ejercicio, 2007), que se muestra en el Cuadro de la página siguiente:



**Cuadro Nº8**  
**VENTAS GRUPOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO PASAJE (PASAJEROS Y VEHÍCULOS)**  
**LINEA ALGECIRAS-CEUTA Julio 2006-Junio 2007 (%)**

EMPRESA		jul-06	ago-06	sep-06	oct-06	nov-06	dic-06	ene-07	feb-07	mar-07	abr-07	may-07	jun-07	oct06- jun07
<b>BALEARIA+BUQUEBUS</b>	%EUR	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[30-40%]	[30-40%]
	%P	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[30-40%]	[40-50%]
	%V	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]	[30-40%]
<b>BALEARIA</b>	%EUR	0,0%	[0-10%]	0,0%	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
	%P	0,0%	[0-10%]	0,0%	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
	%V	0,0%	[0-10%]	0,0%	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
<b>BUQUEBUS</b>	%EUR	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]
	%P	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[10-20%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
	%V	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]
<b>TRASMEDITERRÁNEA+ EUROFERRYS</b>	%EUR	[60-70%]	[60-70%]	[70-80%]	[70-80%]	[70-80%]	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[60-70%]	[60-70%]
	%P	[70-80%]	[60-70%]	[60-70%]	[70-80%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[60-70%]	[50-60%]
	%V	[70-80%]	[70-80%]	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[60-70%]	[50-60%]
<b>TRASMEDITERRÁNEA</b>	%EUR	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]
	%P	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]
	%V	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]
<b>EUROFERRYS</b>	%EUR	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]
	%P	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]
	%V	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]

Fuente: elaboración propia a partir de datos proporcionados por BALEARIA, BUQUEBUS y TRASMEDITERRANEA.



A tenor de dicho Cuadro, se puede apreciar que, en un marco de relativa inestabilidad de cuotas tras la entrada de BALEARIA, sería más correcto considerar que la operación le reportaría al Notificante un tamaño de [30-40%] en términos de valor teniendo en cuenta el promedio del período octubre-06/junio-07. La cuota de BALEARIA en dicho período sería de un [10-20%] a lo que habría que añadir una participación de BUQUEBUS del [20-30%]. Por su parte, TRASMEDITERRANEA contaría con un [60-70%] del mercado, a tenor del resultado de dicho período. De esta manera, teniendo en cuenta las cuotas de 2007, la operación supondría un impacto considerable en la estructura de la oferta de la línea Algeciras-Ceuta.

En cualquier caso, a dicho bosquejo deben aplicarse las debidas cautelas, ya que, por un lado, la participación de los operadores resulta aún relativamente volátil tras la entrada de BALEARIA, y, por el otro, se desconoce si la situación del mercado en temporada alta registraría variaciones significativas, aunque, a tenor de lo expuesto con anterioridad a propósito de temporadas pasadas, no parece que éste pueda ser el caso.

La información del cuadro arroja varias conclusiones adicionales:

- A la entrada de BALEARIA, BUQUEBUS vio reducida su cuota a partir de octubre de 2006 a la mitad (del [20-30%] al [10-20%]), probablemente como consecuencia de que la Notificante situó los horarios de partida de sus buques inmediatamente antes de la salida de los servicios de BUQUEBUS, y por tanto fue a esta última a quien más afectó la entrada de BALEARIA. A partir de enero de 2007, sin embargo, BUQUEBUS repuntó, como consecuencia de haber colocado otro buque más en la línea.
- A partir de entonces, es TRASMEDITERRANEA, quien había conseguido mantener su participación relativamente constante ([60-70%], si tenemos en cuenta las dos enseñas que posee) quien registra una mayor pérdida de cuota, descendiendo a mitad del período analizado al [50-60%], para iniciar de nuevo un progresivo ascenso a partir de marzo de 2007.
- BALEARIA ha registrado un comportamiento generalmente ascendente (salvo un pico superior al 20% en febrero de 2006, sus mejores resultados han coincidido con su progresivo asentamiento en la línea).

Todo lo anterior conduce a pensar que a partir de la entrada de BALEARIA los operadores se han comportado de una manera más competitiva, reaccionando los operadores presentes a la entrada de BALEARIA mediante un incremento de los servicios y un reajuste de los precios. Esto nos lleva a examinar la



evolución de las condiciones comerciales del transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas concernidas.

### **7.2.3. Precios y otras condiciones comerciales**

En relación a los precios ofertados por el servicio de transporte de pasajeros, existe una multitud de tarifas y reducciones, que resultan relativamente homologables en todos los operadores. Dichos esquemas se acompañan de descuentos promocionales puntuales de las navieras.

Así, existen dos tarifas diferenciadas de principio: una para el pasaje y otra para el vehículo en régimen de equipaje. En la línea Algeciras-Ceuta, para cada una de estas categorías existe una tarifa para no residentes en Ceuta, y otra tarifa de partida para los residentes, que resulta inferior a la primera. De esta tarifa de partida, el residente paga una parte, aplicándose un porcentaje de reducción con cargo a los Presupuestos Generales del Estado que, para el presente año, es del 50%. Para cada uno de estos tramos existen dos tarifas diferenciadas según la calidad de transporte (una preferente y una turista). Existen asimismo otros tramos, de importancia marginal en el volumen de ventas (por ejemplo, tarifa reducida por ser militar).

Se observa a partir de la información aportada que la tarifa de no residentes para la línea Algeciras-Ceuta viene resultando inferior a la tarifa ofertada para la línea Algeciras-Tánger. Ello viene motivado, de acuerdo con el Notificante, por el interés de los operadores de incentivar el tráfico en la línea Algeciras-Ceuta. Existirían, así, razones que inciden en la preferencia de la demanda hacia la línea Algeciras-Ceuta, como la incorporación de buques de alta velocidad en los trayectos hacia Tánger, que reduce el trayecto, o las dificultades que se presentan en la línea Algeciras-Ceuta para el cumplimiento de los trámites administrativos necesarios para el paso de la frontera.

La evolución de los precios revela que cada una de las categorías “viajero” y “vehículo” se encuentra sometida a una tensión competitiva relativamente particular. De acuerdo con los datos de distintos operadores a que el Tribunal ha tenido acceso, la evolución reciente de los precios medios por pasaje vendido (desglosando las distintas tarifas) y vehículo transportado en las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger ha sido la mostrada en los Gráficos de la siguiente página:



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

**Gráfico N°2. Precios medios por pasajero 2005-2007. Líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger<sup>(1)</sup>.**

**[CONFIDENCIAL]**

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de BALEARIA, BUQUEBUS y TRASMEDITERRANEA-EUROFERRYS. <sup>(1)</sup>No se dispone de información de todos los operadores presentes en la línea Algeciras-Tánger.*

**Gráfico N°3. Precios medios por vehículo 2005-2007. Líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger<sup>(1)</sup>.**

**[CONFIDENCIAL]**

*Fuente: elaboración propia a partir de datos de BALEARIA, BUQUEBUS y TRASMEDITERRANEA-EUROFERRYS. <sup>(1)</sup>No se dispone de información de todos los operadores presentes en la línea Algeciras-Tánger.*



Observando dichos Gráficos, se deduce que, si tenemos en cuenta el período 2005-2007, los precios medios de estos operadores (tomados los precios corrientes) han mostrado un crecimiento relativamente contenido, para los residentes en Ceuta en la línea Algeciras-Ceuta, tanto en pasajeros como en vehículos.

En relación a los no residentes en Ceuta, y a la línea Algeciras-Tánger, se observa la relativa proximidad en ambas tarifas en todos los tramos analizados, lo cual puede indicar la relación competitiva entre ellas. En concreto, resulta la tarifa turista la que registra una menor varianza entre las dos líneas ([CONFIDENCIAL]), lo que indica que la tensión competitiva entre ambas líneas es mayor en este tramo de precios.

Destaca, sin embargo, la evolución de los precios medios para no residentes en la línea Algeciras-Ceuta en lo que respecta a la clase preferente, que refleja a tenor de los datos disponibles que, para el período OPE 2006, el precio medio se encontraba incluso por encima del registrado para la tarifa homologable en Algeciras-Tánger.

Se observa, en cualquier caso, un crecimiento sostenido a precios corrientes hasta llegar en torno al [...] en vehículos, e incluso superior en pasaje dependiendo de la tarifa analizada, entre la tarifa existente en abril de 2005 y la de julio de 2007.

La evolución al alza de los precios medios del pasaje puede deberse entre otras cosas al juego que los diferentes operadores hacen entre sus tarifas preferente y turista. Por ejemplo, [CONFIDENCIAL]. Todos los operadores sitúan sus tarifas en clase preferente en torno a [CONFIDENCIAL] para no residentes y [CONFIDENCIAL] para residentes, y en clase turista en torno a [CONFIDENCIAL], respectivamente.

Adicionalmente, la desagregación de dichos precios medios por operadores revela asimismo las diferentes estrategias competitivas de los operadores en las distintas líneas. [CONFIDENCIAL].

Dejando a un lado el comportamiento de las tarifas y precios, otro de los parámetros de competencia es la frecuencia de los servicios, sobre la cual influyen una serie de elementos. En la línea Algeciras-Ceuta, se aprecia que la oferta de buques es particularmente competitiva, contando todos los operadores con naves con categoría de fast-ferry y súper fast-ferry, que reducen considerablemente el tiempo del trayecto y realizan, dependiendo de la demanda, hasta 6 rotaciones diarias<sup>45</sup>. Para la línea Algeciras-Tánger, lo

---

<sup>45</sup> Teniendo en cuenta que la duración de la rotación que es de aproximadamente tres horas (45 minutos de navegación + 60 minutos por operación en cada puerto), el máximo posible de



normal son 2-3 rotaciones en temporada baja y 3-4 rotaciones en temporada alta.

El número de rotaciones y, en ocasiones, el de buques operativos, se adapta a las condiciones de la oferta. Desde octubre, merced a la entrada de BALEARIA, existen en la línea Algeciras-Ceuta 4 barcos, que efectúan 24 rotaciones en total, y desde el 7 de julio del presente año, coincidiendo con el período de mayor demanda, 6 barcos (dos de los cuales de BUQUEBUS) con 36 rotaciones en total. Ello supone, de acuerdo con la Dirección General de la Marina Mercante, una oferta de 31.722 personas y 7.360 vehículos por día en temporada alta.

Según refiere el Notificante, se está registrando la incorporación progresiva (aún no completa) de buques de alta velocidad en Algeciras-Tánger y Tarifa-Tánger, trayectos que habían sido servidos tradicionalmente por ferrys convencionales.

De la misma manera, la oferta de horarios varía con frecuencia. La incorporación de servicios adicionales conduce a estrechar el margen temporal entre las sucesivas salidas. El límite máximo a dicho estrechamiento es, según el Notificante, la obligación impuesta por la Autoridad Portuaria de establecer una separación de 15 minutos en las salidas de las compañías que operan en la línea, lo que impide a las navieras realizar salidas en horarios coincidentes.

En el caso de la línea Algeciras-Tánger, BALEARIA ha mantenido los mismos horarios desde el inicio de sus operaciones, salvo para la OPE, donde los horarios se adaptan para incorporar servicios adicionales. Los criterios que rigen la disposición de los mismos en esta línea son similares a los relevantes para la línea Algeciras-Ceuta, a excepción de la separación de 15 minutos en las salidas de los buques, que no es aplicable en Algeciras-Tánger.

---

rotaciones por buque en la línea Algeciras-Ceuta es, según refiere el Notificante, de 8, teniendo en cuenta que entre rotación y rotación el mínimo de tiempo necesario son 3 horas (travesía + operaciones en puerto). Lo normal es que se realicen 6 rotaciones, si bien en situaciones de gran demanda de tráfico (OPE) se pueden programar dos rotaciones más para satisfacer dicha demanda hasta llegar al máximo de 8. En el caso de dos buques navegando podría llegarse hasta un número máximo de 16 rotaciones en caso de necesidad extrema (OPE), aunque lo habitual es que se realicen 12 (6 cada barco), con la suficiente diferencia entre las rotaciones programadas para cada buque con el fin de evitar que coincidan en puerto. En todo caso, el Notificante indicó que alcanzar este número máximo de rotaciones es inviable en la práctica, puesto que ello supondría establecer horarios nocturnos de demanda inexistente.



### 7.3 Estructura de la distribución

En relación a los canales de comercialización, debe resaltarse que los mismos se dividen entre red propia y red contratada.

En lo relativo al transporte de carga, la red propia supone la negociación directa por parte de la naviera de las condiciones del transporte. Hasta el momento, este es el canal de comercialización exclusivo de BALEARIA. Sin embargo, BUQUEBUS, al menos desde 2005, opera a través red contratada en exclusiva, canal que podrá ser aprovechado por BALEARIA, de consumarse la operación, para negociación de las condiciones comerciales de su servicio en la línea Algeciras-Ceuta.

En lo que hace al transporte de pasajeros, la red propia incluye tanto puntos habilitados bien en la zona portuaria de origen bien en la travesía por carretera previa al puerto, como agencias de viajes en propiedad de los operadores. A su vez, estos puntos pueden vender los billetes del operador con carácter exclusivo, o bien vender además los billetes del resto de compañías navieras. La red contratada hace referencia a agencias de viajes que no pertenecen a los operadores de transporte marítimo, pero que comercializan sus billetes.

En el mercado de pasaje, no existe un patrón de distribución de los ingresos a través de los distintos canales que sea común a todos los operadores. Así, las Partes en esta operación cuentan con un porcentaje moderado del total de puntos de venta, que es de 36 en Algeciras y 11 en Ceuta. BALEARIA, que se apoya en gran medida en su red contratada (agencias de viajes no controladas por ella) en su estrategia comercial, no cuenta con puntos de venta en carretera y tiene 2 taquillas de venta en Algeciras y 1 en Ceuta. Por su parte, BUQUEBUS controla 5 puntos en carretera (Península), 3 agencias de viajes en la estación marítima de Algeciras donde se venden billetes de todas las compañías, y en Ceuta vende sus billetes en 1 taquilla (donde se venden billetes propios exclusivamente) y en 4 agencias donde se venden billetes de todas las compañías.

Los puntos que no pertenecen a las partes están controlados por TRASMEDITERRANEA (en parte, adquiridos tras la concentración de EUROFERRYS). Los puntos de esta operadora ubicados en las rutas hacia los puertos deben, por causa de las condiciones impuestas a aquella concentración, comercializar billetes de todas las navieras.

Distinguiendo entre líneas concretas, destaca de entre los datos facilitados por el Notificante que, para la línea Algeciras-Ceuta, el [...] de las ventas realizadas a través de agencias de viajes se localiza en establecimientos situados en Ceuta. En el caso de BUQUEBUS, dicho porcentaje es del [...]. Asimismo, las ventas de las Partes mediante reserva previa tienen por el momento una



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

importancia residual ([...] para Algeciras-Ceuta y ligeramente por encima en el caso de BALEARIA en Algeciras-Tánger).

De todo lo dicho, se desprende que existe una relativa complementariedad en la estructura de comercialización de los pasajes del lado de cada una de las Partes en la operación. En cualquier caso, no se desprende que la red resultante otorgue una ventaja competitiva sustancial al Notificante.



## 8. BARRERAS DE ENTRADA

Una vez delimitados los mercados y analizada la estructura y los comportamientos en los mismos, el Tribunal debe examinar si existen obstáculos o barreras para que nuevas empresas entren en el mercado en un periodo corto de tiempo, y si dicha entrada es probable y suficiente; en otras palabras, si los mercados analizados son expugnables.

Las barreras a la entrada constituyen todas aquellas dificultades y costes que desalientan o directamente imposibilitan la entrada de empresas en un determinado mercado<sup>46</sup>.

El Tribunal ha analizado anteriormente las principales circunstancias que afectan a la entrada y expansión de operadores dentro del sector del transporte marítimo regular en la fachada Sur de la Península-Norte de África, que sirve de contexto geográfico a la presente operación.

En relación a la normativa legal reguladora del acceso a las distintas líneas que componen la fachada, el Tribunal, en el ya mencionado Informe C97/06, se hizo eco de que los diversos regímenes jurídicos aplicables a las distintas líneas podían constituir un obstáculo inicial al libre establecimiento de operadores en líneas particulares. En concreto, podían existir trabas normativas en relación a la entrada de operadores argelinos en las líneas que implican puntos marroquíes en origen o destino, de los operadores marroquíes para líneas que implican puntos argelinos en origen o destino, y de los operadores no comunitarios para las líneas de cabotaje insular español (por ejemplo, las que tienen a Ceuta como punto de origen y destino). No obstante, el Tribunal concluyó que dicha normativa no constituía una barrera en términos absolutos, debido a la posibilidad que tienen los operadores originarios de Estados que no permiten acceder a estas líneas de establecer empresas en los Estados desde los que sí se puede acceder a ellas, con el objetivo de entrar en el mercado.

Por lo que respecta a las barreras estrictamente económicas, el Tribunal consideró que las inversiones necesarias para la disposición del activo principal para explotar las diversas líneas (los buques) no constituían una barrera

---

<sup>46</sup> Cuanto más costosas de superar sean éstas, mayores serán las posibilidades de las empresas ya instaladas de explotar las rentas monopólicas u oligopólicas que pudiesen existir, con las consiguientes pérdidas de eficiencia (se producen menos bienes y servicios, más caros y de peor calidad) y de equidad (el consumidor, si decide comprar, se ve forzado a realizar una transferencia de renta al empresario en exceso de lo que una cantidad similar le costaría si existiese competencia). Las barreras a la entrada limitan o, en los peores casos, anulan el mecanismo natural del mercado para la corrección de esta situación, reduciendo las posibilidades de que nuevas empresas accedan al mercado y oferten sus productos.



infranqueable a la entrada en el mercado, habida cuenta de la capacidad financiera habitual en los operadores del sector, unida a las diversas facilidades existentes a nivel normativo para el fletamento de los buques, adquiriendo o no la propiedad del mismo.

Como posibles barreras a la entrada, el Tribunal aludió a las siguientes:

- El efecto desincentivador sobre la entrada de nuevos operadores imputable a la presencia de acuerdos de colaboración existentes entre las diferentes navieras (como los acuerdos de interlineado actualmente autorizados para las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger o los acuerdos entre distintas operadoras de carga en la línea Algeciras-Ceuta).
- La integración vertical aguas abajo, en la comercialización mayorista o minorista de la venta (sobre todo en el mercado de transporte de pasajeros), determinada por la necesidad de acceder al consumidor final a través de una presencia sólida en dichos canales (fundamentalmente, agencias de viajes y puntos de venta directa habilitados tanto en las zonas portuarias como en la travesías por carretera en la parte europea hacia el origen del trayecto marítimo).
- La necesidad de contar con ciertos activos específicos para operar determinadas líneas en las zonas portuarias, como la disponibilidad de espacios de atraque en los puertos de origen y destino, utilizables bien en exclusiva mediante concesión otorgada por la autoridad portuaria relevante, bien de manera compartida con otros operadores. A este respecto, el Tribunal reparó especialmente en la situación en el Puerto de Ceuta, donde, de los cuatro atraques existentes para el transporte de pasajeros, dos se utilizaban en exclusiva por sus concesionarios y dos de manera compartida por todos los operadores.

Aunque no fueron consideradas barreras absolutas, en aquel caso el Tribunal apreció que la propia operación podía potenciar la intensidad de las mismas. Ello motivó la imposición de ciertas condiciones a la aprobación de la concentración objeto de aquel Informe, en orden a garantizar en la medida de lo posible la entrada de nuevos operadores (en particular en la línea Algeciras-Ceuta), que se confirmó con la entrada de BALEARIA en octubre de 2006. En particular, el Consejo de Ministros, siguiendo el Dictamen del Tribunal, impuso al entonces notificante restricciones a la coordinación y a la participación de TRASMEDITERRÁNEA en otras empresas activas en el sector y en la ruta, la obligación de que los puntos de venta de billetes situados en las rutas por carretera hacia los puertos de origen no comercializaran en exclusiva pasajes pertenecientes a TRASMEDITERRÁNEA, así como la de desinvertir un atraque



de los dos que, tras la operación, habría pasado a disfrutar en exclusividad en el Puerto de Ceuta.

En esta ocasión, no parece que la operación analizada incrementará el riesgo de cierre del mercado, ya que:

- El panorama de acuerdos de cooperación o empresas participadas por las Partes no parece equiparable (en la actualidad, no existe acuerdo de interlineado entre todos los operadores en Algeciras-Ceuta, ni se produce un cambio en la estructura de participación de terceras empresas tras la operación).
- La estructura de comercialización de las Partes a través de canales propios (taquillas, agencias de viajes) resulta significativamente más reducida que la resultante de la concentración entre TRASMEDITERRANEA y EUROFERRYS.
- Por último, la titularidad de los atraques en exclusiva en el Puerto de Ceuta no plantea problemas (tras la operación cada uno de los operadores activos pasaría a disfrutar de un atraque en exclusiva).

Sin perjuicio de lo anterior, cabe analizar, a la vista de las características de la prestación del servicio de transporte marítimo en la fachada, cuáles son las principales dificultades a la entrada de competidores no presentes en el momento actual, así como a la expansión de los actuales operadores. El Notificante, en el formulario de notificación al Servicio, refiere el siguiente Cuadro, que muestra el historial de movimientos en la zona en los últimos 10 años:



### Cuadro Nº 9 Entradas y salidas de operadores de transporte marítimo regular en la zona Sur de la Península-Norte de África

AÑO	HITO RELEVANTE
1997	<ul style="list-style-type: none"><li>- ISNASAS abandona el mercado</li><li>- Incorporación de BUQUEBUS a la línea Algeciras-Ceuta</li></ul>
1998	<ul style="list-style-type: none"><li>- Incorporación de EUROFERRY a las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tánger</li><li>- Incorporación de COMANAV a la línea Algeciras-Tánger</li><li>- Incorporación de LIMADET a la línea Almería-Nador</li></ul>
1999	<ul style="list-style-type: none"><li>- Incorporación de COMARIT a la línea Almería-Nador</li></ul>
2000	<ul style="list-style-type: none"><li>- Incorporación de IMTC a la línea Algeciras-Tánger</li></ul>
2001	<ul style="list-style-type: none"><li>- Apertura de la línea Tarifa-Tánger por FRS</li><li>- Incorporación de NAVIERA DE CEUTA a la línea Algeciras-Ceuta</li><li>- Incorporación de NAVICEUTA a la línea Algeciras-Ceuta.</li></ul>
2002	<ul style="list-style-type: none"><li>- Incorporación de COMANAV a la línea Almería-Nador</li><li>- Incorporación de un segundo buque de IMTC a la línea Algeciras-Tánger</li><li>- Apertura de la línea Málaga-Ceuta por MARITIMA PEREGAR</li></ul>
2003	<ul style="list-style-type: none"><li>- Incorporación de un fast-ferry por TRASMEDITERRANEA a la línea Algeciras-Tánger</li><li>- La línea Almería-Alhucemas pasa a operarse por COMANAV, COMARIT y TRASMEDITERRANEA</li><li>- Incorporación de BALEARIA al transporte marítimo en la línea Algeciras-Tánger.</li><li>- La compañía francesa SOCIÉTÉ NATIONALE MARITIME CORSE MÉDITERRANÉE (SNCM) entró a operar en la línea Almería-Orán para la temporada alta de 2003. Sin embargo, éste fue el único año en que SNCM explotó dicha línea.</li></ul>
2004	<ul style="list-style-type: none"><li>- Incorporación de BALEARIA (a través de Nautas Al-Magreb) al transporte marítimo de carga (línea Algeciras-Tánger)</li><li>- Incorporación de FRS al transporte marítimo de carga (línea Algeciras-Tánger)</li><li>- Adquisición de LIMADET por COMANAV</li><li>- Incorporación de CEUTA UNIVERSAL (formada por NAVIERA DE CEUTA y NAVICEUTA) a la línea Algeciras-Ceuta para el transporte de residuos sólidos, mercancías peligrosas y otras mercancías</li></ul>
2005	<ul style="list-style-type: none"><li>- BUQUEBUS amplía la capacidad ofertada en la línea Algeciras-Ceuta, sustituyendo un catamarán con capacidad para 450 pasajeros y 80 vehículos por un fast-ferry con capacidad para 900 pasajeros, 180 vehículos y 120 metros lineales de carga</li><li>- BUQUEBUS constituye junto con la empresa [CONFIDENCIAL] COMPAÑÍA NAVIERA DEL ESTRECHO, empresa dedicada al transporte marítimo de mercancías en el Estrecho.</li></ul>
2006	<ul style="list-style-type: none"><li>- Incorporación efectiva de BALEARIA a la línea Algeciras-Ceuta.</li><li>- Compra de EUROFERRY por TRASMEDITERRANEA.</li></ul>

Fuente: Notificación y elaboración del Tribunal.

El Notificante sostiene que, a tenor de la historia de entradas, salidas y demás movimientos producidos en este contexto en los últimos diez años, cabe inferir que la situación es de dinamismo y que existen posibilidades de entrada de terceros competidores.

No obstante, del historial presentado destaca que, con la excepción precisamente de BALEARIA, desde 2001 no se han producido entradas sostenidas durante más de una temporada en la ruta analizada en su globalidad, tanto en carga como en pasajeros, por parte de operadores que no estuviesen presentes en ella con anterioridad (sí se registran entradas y salidas en determinadas líneas por un corto espacio de tiempo). Antes bien, en este ámbito geográfico se han materializado varios procesos de concentración empresarial, siempre con operadores ya presentes en la ruta como



adquirentes, que han reducido el número de operadores presentes en relación a 2001<sup>47</sup>.

Lo anterior sugiere que las navieras no implantadas en la zona se encuentran con dificultades para penetrar en la fachada. Ello podría ser consecuencia de la desventaja de no contar con experiencia en la operación en las distintas zonas portuarias afectadas, ni con canales de comercialización consolidados para estas rutas. Estos elementos, que parecen en todo caso importantes para la operación de transporte marítimo regular<sup>48</sup>, pueden incluso acentuarse en la ruta que nos ocupa, dadas las peculiaridades de la demanda, en particular en el segmento de pasajeros.

Por lo tanto, parece que las principales posibilidades de expansión las protagonizarán, en su caso, los operadores implantados, que cuentan con la ventaja de su conocimiento de la zona y pueden adecuar su oferta mediante movimientos en los buques que tienen asignados a la ruta, de una línea a otra, de manera relativamente rápida.

De la evolución reciente en las líneas que componen la fachada Sur de la Península-Norte de África se deduce asimismo que las principales dificultades para el establecimiento se encuentran en las líneas tradicionales (Algeciras-Tánger o Algeciras-Ceuta) que parecen traslucir un relativo agotamiento, en particular en lo que hace al transporte de pasajeros, por distintas razones.

En primer lugar, la relativa saturación de la oferta, en número de operadores y de servicios por operador, a pesar de los ingresos que supone el tráfico en estas líneas, mengua las perspectivas de rentabilidad de posibles entrantes; en particular, si tenemos en cuenta la estructura de costes característica en el sector. Con independencia de que los costes en que los operadores han de incurrir no sean por lo general hundidos y por tanto puedan ser recuperables, la presencia de importantes costes fijos para introducirse en una línea (fundamentalmente derivados del fletamento de los buques, pero también del personal, varadas de los buques y seguros, entre otros) determinan la necesidad de contar con cierta “masa crítica” en términos de ventas para que la operación del buque en una determinada línea sea mínimamente rentable.

En particular, en temporada baja, la ocupación media de los buques en términos de pasajeros se encuentra entre el 15% y el 20%, de acuerdo con

---

<sup>47</sup> Estos serían, sin contar la operación analizada en este Informe: la constitución de Ceuta Universal por parte Naviera de Ceuta y Naviceuta; la compra de LIMADET por COMANAV, y la compra de EUROFERRYS por TRASMEDITERRÁNEA.

<sup>48</sup> La importancia de dichos elementos es consistente con la relativa regionalización de la oferta de transporte marítimo regular, al menos en España, donde, con la excepción de TRASMEDITERRÁNEA, antiguo operador público, y acaso BALEARIA desde tiempos recientes, las compañías suelen estar especializadas por fachadas marítimas.



datos de BALEARIA y BUQUEBUS. Ha de tenerse en cuenta además que los operadores no acomodan esta escasez de demanda totalmente (mediante la retirada de todos los buques), debiendo compensar con sus ventas en temporada alta los períodos en los que registran posibles pérdidas<sup>49</sup>. Con ello, las expectativas de rentabilidad para los nuevos entrantes se ven reducidas.

Por añadidura, parece que el inicio de las operaciones en determinados puertos ha presentado en el pasado ciertas dificultades, de acuerdo con la experiencia de las propias Partes en esta operación, bien de naturaleza administrativa, (en particular por parte de las autoridades marroquíes; por ejemplo, BUQUEBUS en Tánger<sup>50</sup>), bien relativas al establecimiento comercial de los operadores (BALEARIA en Algeciras<sup>51</sup>).

Consecuentemente, parece que las mayores posibilidades de expansión en la zona van a darse en las líneas en consolidación, sin descartar la creación de nuevas líneas en el futuro. Merece por ejemplo resaltarse, de acuerdo con informaciones de prensa, el inicio de las operaciones por parte de la propia BALEARIA en la línea Almería-Beni Enzar (puerto marroquí próximo a Melilla). En este sentido, deben destacarse las oportunidades de establecimiento que puede comportar la entrada en funcionamiento en el puerto marroquí de capital privado de Tánger-Med, prevista para 2009-2010, situado a unos 30 km. de Tánger y 25 km. de Ceuta, y que puede potenciar el desarrollo de puertos que se encuentran particularmente próximos a la otra orilla del Estrecho, como el de Tarifa.

En definitiva, la posible dificultad a la entrada en determinadas líneas de la ruta puede quedar compensada, desde un punto de vista dinámico, por las perspectivas de expansión en las líneas menos saturadas o incluso mediante la creación de nuevas líneas.

---

<sup>49</sup> Así lo manifestó el Notificante en una reunión mantenida con la Ponencia de este Informe.

<sup>50</sup> En una de sus contestaciones a los requerimientos de información del Tribunal, BALEARIA mencionó que, en el pasado, BUQUEBUS “ha intentado operar en otras líneas, en concreto Algeciras-Tánger, pero la imposibilidad de obtener una licencia ha impedido su desarrollo comercial”.

<sup>51</sup> El Notificante ha expresado en el seno de este expediente que al comienzo de sus operaciones en Algeciras contaba con un único punto de venta ubicado en una situación marginal de la zona portuaria, habiendo subsanado en la actualidad dichas dificultades.



## 9 EFECTOS DE LA OPERACIÓN

La operación notificada supone la compra por parte de BALEARIA de BUQUEBUS, operador de transporte marítimo de mercancías y viajeros en la fachada marítima Sur-Estrecho y, más concretamente, activo en la línea Algeciras-Ceuta. Con ello, desaparecería un operador de importancia moderada (6º en transporte de carga y 5º en transporte de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje, en términos de valor), si consideramos el conjunto de líneas que van desde la Península a Marruecos, Ceuta y Melilla. La importancia de la desaparición de BUQUEBUS se acrecienta sin embargo para el transporte de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta considerada individualmente, donde la concentración refuerza considerablemente la posición de BALEARIA, y por añadidura comporta la creación de un duopolio formado por esta última y TRASMEDITERRANEA.

A la vista de la estructura que presentan los mercados relevantes afectados, y de los elementos que pueden dificultar la entrada en determinadas líneas de la zona, debe realizarse un análisis del impacto de la operación sobre la competencia efectiva en los mercados afectados teniendo en cuenta una doble dimensión: por un lado, en lo relativo a los posibles efectos no coordinados o unilaterales que de ella se pudieran derivar; por el otro, en lo que hace al incremento del riesgo de efectos coordinados que en su caso comportase la operación.

### 9.1 Efectos no coordinados

Por lo que respecta a los posibles efectos no coordinados que la operación pudiese conllevar, cabe analizar si la operación incrementa la capacidad de BALEARIA de comportarse de manera independiente en el mercado, lo cual en su caso podría brindarle la oportunidad de subir los precios o imponer peores condiciones comerciales a sus clientes, sin que la oferta constituida por el resto de operadores del mercado sirva de factor corrector.

En lo relativo al transporte marítimo regular de carga general, la operación implica, para el mercado considerado relevante, un incremento en la participación en el mercado de BALEARIA del [0-10%], pasando ésta a detentar el [0-10%], para datos en valor de 2006.

El incremento del IHH es despreciable (0,6 puntos), bien por debajo del umbral de 150 puntos que, por ejemplo, marcan las Directrices sobre concentraciones horizontales de la Comisión Europea para señalar el incremento por debajo del cual se presupone que resulta improbable que la operación comporte problemas de competencia.



Aunque no sea considerado en esta ocasión un mercado relevante, en el mercado de carga para el segmento constituido por las líneas con origen y destino en Ceuta, BALEARIA no opera por el momento y por lo tanto se coloca, en términos de cuota, en la misma posición que ocupaba BUQUEBUS con anterioridad a la operación. Así, la capacidad de comportamiento independiente de BALEARIA sería, en su caso, la misma con la que anteriormente contaba BUQUEBUS. Dicha capacidad no resulta significativa de acuerdo con la cuota detentada (un [10-20%] para datos en valor de 2006), en particular si tenemos en cuenta que la oferta a la que se enfrentaba BUQUEBUS y tras la operación BALEARIA está muy concentrada: el principal competidor, TRASMEDITERRANEA, cuenta con el [60-70%] de la participación en estas líneas, en términos de valor. La presencia de dicho competidor supondrá un contrapeso suficiente, en opinión de este Tribunal, a las posibilidades de comportamiento independiente por parte de la Notificante tras la operación.

Por añadidura, incluso de plantearse BALEARIA endurecer las condiciones de su oferta, las características competitivas del transporte marítimo regular de carga general sugieren que el Notificante tendría poco éxito en la retención de su clientela. Así, la relativa elasticidad al precio del consumidor representativo profesional de estos servicios; la homogeneidad del servicio y escasa fidelización a la marca; la relativa ausencia de costes de cambio y la negociación, en términos generales, del servicio caso por caso, implican que la cautividad de la demanda de BALEARIA es nula, pudiendo aquélla castigar cualquier desviación al alza de las condiciones de competencia de BALEARIA en relación al resto de empresas que prestan estos servicios. Dichos operadores presentan, por otra parte, la suficiente capacidad excedentaria (vía espacio libre en los buques y posibilidad de establecer servicios adicionales) como para acoger sin problemas cualquier posible fluctuación de la demanda.

Por su parte, en el mercado de transporte marítimo de pasajeros, para el conjunto de líneas que, en su extremo africano, tienen por origen o destino los puertos de Marruecos, Ceuta y Melilla, la operación implica que la cuota de BALEARIA pasa a ser del [10-20%] (si bien debe tenerse en cuenta que en el ejercicio de referencia BALEARIA sólo operó a partir del último trimestre en la línea Algeciras-Ceuta). Ello supone que de ser el séptimo operador pasa a ser el cuarto, en términos de valor relativos al año 2006. Por su parte, el incremento del IHH es de 60 puntos, con lo que, de nuevo, no parece que el incremento de tamaño de BALEARIA pueda comportar efectos no coordinados sobre la competencia efectiva en el mercado.

Finalmente, en la línea Algeciras-Ceuta, que ha sido analizada de manera independiente con carácter adicional al mercado globalmente considerado, la operación comporta, teniendo en cuenta los datos relativos al primer semestre de 2007, una adición de casi un [10-20%] en la cuota de BALEARIA, que



pasaría a detentar en torno al [30-40%] de la participación en esta línea, en términos de ingresos. Dicho incremento puede señalar un posible perjuicio para la competencia efectiva. Debe tenerse en cuenta, sin embargo, que el otro competidor presente en la línea, TRASMEDITERRANEA, cuenta con alrededor del [60-70%] de la cuota, con la ventaja añadida de ser el operador de implantación histórica en la línea y haberse reforzado recientemente mediante la adquisición de EUROFERRYS, materializada el pasado año.

En todo caso, este Tribunal considera que existen una serie de factores que mitigan la posibilidad de que BALEARIA pueda operar en su toma de decisiones operativas como un agente independiente del operador principal del mercado, TRASMEDITERRANEA. En particular, debe considerarse el grado de presión competitiva ejercido por las líneas que implican puertos marroquíes (en especial el puerto de Tánger y, en perspectiva, la apertura del nuevo puerto de Tánger-Med), y la posibilidad de la demanda de responder a cualquier subida de precios mediante un cambio en la elección de la oferta en la línea (habida cuenta del creciente número de frecuencias ofertado por parte de todos los operadores) cuando no de escoger la línea Algeciras-Tánger.

Por añadidura, para la parte de la demanda constituida por residentes en la Ciudad de Ceuta (la cual sería en su caso la principal afectada por una desviación unilateral de las condiciones de competencia por parte de BALEARIA), los distintos estamentos de la Ciudad Autónoma cuentan con una suerte de poder compensador que les permite conseguir tarifas de base inferiores a las aplicables a los no residentes, a partir de las cuales se aplican las bonificaciones con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. En este marco, resulta improbable que BALEARIA pudiese aprovechar el aumento de tamaño que le proporciona la presente concentración para imponer condiciones comerciales más gravosas para dichos consumidores que el resto de los operadores.

Una posible consecuencia derivada de la desaparición de un operador en la línea Algeciras-Ceuta consiste en la posibilidad de que, en temporada baja, la oferta de buques destinada al transporte de pasajeros pudiera reducirse. En la actualidad, cada una de las navieras presta un servicio mínimo durante todo el año, y la desaparición de BUQUEBUS como operador podría conllevar dicha reducción. Ello podría repercutir en particular en los usuarios residentes en Ceuta, cuyo peso relativo en relación total de viajeros es mayor en temporada baja.

A este respecto, no se contempla que BALEARIA retire su oferta en su totalidad para determinados períodos dentro de la temporada baja (de acuerdo con las obligaciones derivadas de la prestación de servicios en la línea establecidas en el art.6 del Real Decreto 1466/1997). Sin embargo, puede ocurrir que el número total de buques en oferta se reduzca. En todo caso, no



parece que tal cosa pueda llevarse a cabo hasta el punto de que genere situaciones de restricción de oferta, debido al coste que ello podría acarrear a su imagen de marca ante la parte de la demanda constituida por residentes en Ceuta.

En atención a todo lo dicho, el Tribunal concluye que no parece previsible que la concentración implique riesgos para la competencia efectiva en el mercado en sede de efectos no coordinados.

## 9.2 Efectos coordinados

El análisis del incremento del riesgo de efectos coordinados por causa de la concentración notificada implica considerar hasta qué punto la modificación de la estructura de mercado que la operación produce afecta a los incentivos y a la capacidad de los operadores activos en el escenario post-concentración a alinear su comportamiento mediante la coordinación expresa, o, en particular, tácita.

Debe partirse de que los mercados en cuestión no han sido extraños a los acuerdos anticompetitivos de fijación de precios y otras condiciones comerciales, sobre los cuales se ha pronunciado este Tribunal con anterioridad<sup>52</sup>. En este contexto de peculiar cautela, lo que debe analizarse es, pues, si la operación en cuestión puede relajar la tensión competitiva entre los operadores que seguirán activos en la operación.

En términos de coordinación explícita, cabría referirse a la situación en el mercado de carga. Así, BUQUEBUS controlaba terceras empresas que prestaban servicio en las líneas de Ceuta (es el caso de NAVIERA DE CEUTA, la cual era titular, junto a otro competidor en carga –el Grupo BOLUDA-, de CEUTA UNIVERSAL), y cuenta con acuerdos [CONFIDENCIAL], a través de la empresa NAVIERA DEL ESTRECHO. Sin embargo, la operación, que supone que BALEARIA heredaría esa posición, no implica que las posibilidades de coordinación con terceros competidores de BALEARIA sean mayores que las que anteriormente tenía BUQUEBUS.

En primer lugar, desde un punto de vista estructural, dichos operadores han venido teniendo una importancia menor dentro del mercado de producto

---

<sup>52</sup> Por ejemplo, *vid.* los Expediente 556/03, LÍNEAS MARÍTIMAS ESTRECHO, y 561/03, LÍNEAS MARÍTIMAS ESTRECHO 2, en los cuales se sancionó a determinadas compañías presentes en la línea Algeciras-Tánger por la concertación de determinadas condiciones de competencia (entre ellas, el precio de los pasajes) de manera prohibida por el Art. 1 LDC.



relevante, y, con carácter adicional, en el caso de la empresa NAVIERA DE CEUTA, ésta ya ha cesado en sus actividades, según refiere el Notificante.

En segundo lugar, tanto para el mercado de pasajeros como para el mercado de carga, el verdadero riesgo anticompetitivo de empresas en participación con terceros operadores vendría del lado de aquellos que BALEARIA pudiese en su caso concluir con el operador preeminente en las líneas con origen y destino en Ceuta y en el resto de la fachada, TRASMEDITERRANEA. Sin embargo, este operador tiene prohibida la participación en empresas con otros competidores como consecuencia de las condiciones reflejadas en el Informe C97/06, y finalmente impuestas por Acuerdo del Consejo de Ministros para la aprobación de la compra de EUROFERRYS, durante cinco años.

En cualquier caso, y sin perjuicio de los instrumentos de defensa de la competencia *ex post* destinados a erradicar la colusión explícita, el control de concentraciones resulta aplicable a la constitución de futuras empresas en participación, incluso si éstas persiguen el fin de coordinar comportamientos<sup>53</sup>.  
[CONFIDENCIAL]

Por lo que respecta al incremento en el riesgo de colusión tácita, la preocupación que pudiera suscitarse viene referida principalmente a la situación del transporte de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta. Mediante la concentración notificada, desaparece uno de los tres competidores que hasta el momento se encontraban presentes, configurándose un duopolio entre TRASMEDITERRANEA y BALEARIA. A diferencia de la compra de EUROFERRYS por TRASMEDITERRANEA, al momento de la cual la entrada de BALEARIA resultaba inminente, en esta ocasión no existe una perspectiva cierta de entrada de un competidor a corto plazo. La estructura duopólica puede por lo tanto perpetuarse durante cierto tiempo.

Por añadidura, puede deducirse que el negocio de transporte marítimo regular de pasajeros cumple algunos de los criterios jurisprudencialmente fijados para determinar la propensión de un mercado a escenarios de coordinación tácita. Así, en consideración de este Tribunal, y contrariamente a la opinión manifestada por el Notificante en sus alegaciones, existe una relativa transparencia de precios en este mercado, consistente en servicios que resultan esencialmente homogéneos, que permite monitorizar el comportamiento de los operadores y localizar las posibles desviaciones al patrón coordinado. Dicho conocimiento es predicable en todo caso de las tarifas al consumidor final, y en muchos casos también, en opinión del Tribunal,

---

<sup>53</sup> *Vid.* a efectos de la legislación española, el Art 10.2 de la recientemente aprobada Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, que entrará en vigor en septiembre del presente año, y que contempla el control de empresas en participación que tengan por objeto o efecto coordinar el comportamiento de empresas independientes.



en lo relativo a los descuentos y promociones practicados, que son ampliamente publicitados (por ejemplo, en el ámbito de la Ciudad de Ceuta, a través de diarios de implantación local).

A mayor abundamiento, en determinadas fases del año existe en la línea Algeciras-Ceuta un comportamiento relativamente coordinado, derivado en la actualidad de la imposición por parte de la Autoridad Pública de períodos durante los cuales la intercambiabilidad de billetes y coordinación de horarios resulta obligatoria, por causa de utilidad pública e interés social derivadas de la afluencia masiva de pasajeros en períodos concretos. Durante la presente temporada, la duración de dichos períodos ha sido extendida, como ya se ha resaltado, por la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento.

Sin prejuzgar la licitud de la intercambiabilidad obligatoria, lo cierto es que el intercambio de billetes puede favorecer una relativa trazabilidad de al menos alguna de las tarifas del competidor a través de los sistemas de compensación establecidos; en particular si sólo existen, como será el caso de la línea Algeciras-Ceuta tras la concentración, dos operadores.

El Notificante presenta otras objeciones a la manifestada propensión de este mercado a los efectos coordinados, que tienen que ver con el requisito también fijado por la jurisprudencia comunitaria relativo a la posibilidad del resto de los competidores de castigar una posible desviación al comportamiento coordinado. En concreto, el Notificante señala la ausencia de restricciones de capacidad de los operadores presentes como un factor que contribuye a eliminar el riesgo de efectos coordinados.

El Tribunal entiende, sin embargo, que la existencia de capacidad excedentaria no resulta determinante para esclarecer si la operación comportará un incremento del riesgo de efectos coordinados. Así, el Tribunal considera que el hecho de que dicha capacidad exista puede suponer en sí mismo tanto un incentivo a la desviación del comportamiento coordinado, como sugiere el Notificante, como un elemento disuasorio a dicha separación. En efecto, la posibilidad de represalias tales como una guerra de precios se acrecienta si la demanda desviada desde el operador represaliado se puede acomodar mediante un incremento de la producción por parte del resto de la oferta, en este caso medida por la existencia de espacio suficiente en los buques y la posibilidad de añadir nuevos servicios a la línea.

Lo realmente relevante en este sentido es si la operación incrementa los incentivos a la coordinación y los niveles de simetría en la capacidad de represalia de ambos operadores de castigar una posible desviación del comportamiento coordinado. Respecto a lo segundo, podría responderse afirmativamente, puesto que los buques y servicios ofertados por BALEARIA en



la línea se van a asimilar a los de TRASMEDITERRANEA. Por lo tanto, el Tribunal considera que el cambio en el balance de capacidad exedentaria que la concentración opera no resulta en este caso un elemento que anule la posibilidad de efectos coordinados tras la concentración.

No obstante, resulta dudoso que la operación incremente el incentivo a la coordinación, puesto que TRASMEDITERRANEA se enfrenta a la expansión de un competidor más vigoroso. A este respecto, no puede negarse que, desde su entrada en 2006, BALEARIA se ha comportado de manera agresiva desde el punto de vista competitivo, intentando canibalizar la oferta competidora, consiguiendo en un primer momento reducir la cuota a la propia BUQUEBUS (debido entre otros motivos a la situación de sus salidas inmediatamente antes de los horarios de ésta), y luego la de TRASMEDITERRANEA.

La entrada de BALEARIA ha espoleado un entorno de competencia intensificada, en precios (fundamentalmente, como ha acreditado el Notificante, mediante descuentos a la tarifa de los vehículos en régimen de equipaje) y en oferta de servicios, aumentando éstos hasta un máximo de 24 en temporada baja (con cuatro buques operativos) y 36 en el período OPE del presente año (seis buques operativos). Estos niveles de oferta han llevado a algún operador (en concreto, TRASMEDITERRANEA) a cuestionar la pertinencia de la intercambiabilidad obligatoria, habiendo recurrido jurisdiccionalmente las Resoluciones de la Secretaría General de Transportes que establecen dichos períodos.

En este marco, la operación referida no hace desaparecer a este operador, a partir de cuya entrada se han incrementado las tensiones competitivas en la zona, sino que fortalece su presencia para competir con TRASMEDITERRANEA. Frente a ello, el operador que desaparece, BUQUEBUS, no parece haber supuesto una presión competitiva significativa para TRASMEDITERRANEA, durante el tiempo que se ha mantenido operativa, al menos en los últimos años (a la vista, por ejemplo, de la estabilidad de la cuota en el mercado de aquélla, en torno al [20-30%] en Algeciras-Ceuta, hasta que precisamente entró BALEARIA).

Por su parte, el comportamiento de TRASMEDITERRANEA a partir de la entrada de BALEARIA no se ha limitado al mero ajuste de su oferta en consecuencia, sino que ha dejado de ser parte en el acuerdo de interlineado para la línea Algeciras-Ceuta relativo a los períodos de intercambiabilidad no obligatoria, aprobado por este Tribunal el pasado año. De aprobarse esta concentración, dicho acuerdo de interlineado, que en la actualidad sólo engloba a las Partes en la operación (las cuales han solicitado su modificación) perderá su causa. Dicho escenario elimina el grado de coordinación para los períodos de intercambiabilidad no obligatoria que la existencia de un acuerdo de



intercambio que englobase a todos los operadores del mercado sí podía favorecer.

Prueba de la falta de coordinación de los comportamientos de estos operadores es la litigiosidad exhibida por ambas partes en relación a distintas resoluciones de la Administración Pública que afectan en mayor o menor grado a las condiciones de competencia en la línea concernida:

- TRASMEDITERRANEA ha recurrido en vía contenciosa todas las Resoluciones del Ministerio de Fomento en relación a la ampliación de los períodos de intercambiabilidad obligatoria a distintas fechas de diciembre de 2006, Semana Santa de 2007 y, en el caso de la línea referida, a todo el período OPE 2007 en lugar de a fechas concretas, argumentando que las actuales condiciones de capacidad garantizan por sí mismas la ausencia de aglomeraciones en las zonas portuarias de embarque, sin necesidad de establecer el intercambio de billetes y la coordinación de horarios.
- Por su parte, BALEARIA ha recurrido en sede contencioso-administrativa la adjudicación a TRASMEDITERRANEA del contrato para la explotación de la línea marítima de interés público Algeciras-Ceuta.

Finalmente, existen razones adicionales que dificultan las posibilidades de establecer estrategias coordinadas sostenidas entre estos dos operadores; por ejemplo, tal como menciona el Notificante, la relativa asimetría en las estructuras de costes entre BALEARIA y TRASMEDITERRANEA, fundamentalmente derivadas del hecho de que esta última viene resultando adjudicataria, desde 1978, del contrato para la explotación de la línea marítima de interés público Algeciras-Ceuta.

En atención a todo lo dicho, y a pesar de la relativa propensión a la coordinación que en la zona pudiera presentar el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros, el Tribunal concluye que en la presente situación y en el escenario que resulta más plausible, la desaparición de BUQUEBUS en la línea Algeciras-Ceuta no incrementa el riesgo de efectos coordinados en dicha línea ni, por ende, en el resto de las líneas entre la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla, globalmente consideradas.

## **10. CONSIDERACIONES SOBRE LAS EFICIENCIAS ALEGADAS.**

El Art. 16.1 de la Ley 16/1989 señala en su último párrafo que “El Tribunal podrá considerar asimismo la contribución que la concentración pueda aportar a la mejora de los sistemas de producción o comercialización, al fomento del progreso técnico o económico, a la competitividad internacional de la industria



nacional o a los intereses de los consumidores o usuarios y si esta aportación es suficiente para compensar los efectos restrictivos sobre la competencia.”

El Notificante ha expresado en su escrito de Notificación y fundamentalmente en sus alegaciones finales que la operación comportaría, en su opinión, determinadas eficiencias para BALEARIA, a juicio de éste procompetitivas:

- La operación aunaría la experiencia de BUQUEBUS en el tráfico en la línea Algeciras-Ceuta y en el manejo de embarcaciones de alta velocidad y la solidez financiera de BALEARIA, capaz de hacer frente a inversiones futuras.
- La gestión conjunta de ambas compañías traería como consecuencia importantes economías de escala en la gestión del gasto y de las estructuras de personal.
- Además, la complementariedad de ambas organizaciones, tanto desde una perspectiva operativa (ambas realizan actividades de transporte marítimo) como territorial (ambas operan en la Zona del Estrecho, BALEARIA además en Baleares), reforzará el conjunto resultante de la concentración a través de mejores elementos tecnológicos, equipos humanos, líneas operativas, apertura a nuevas posibilidades, capacidad de transporte, racionalización territorial, etc.

La generación de estas eficiencias redundará, en opinión de BALEARIA, en beneficio de los consumidores, por lo que constituiría, de acuerdo con ésta, un factor adicional a favor de la autorización de la operación.

En cualquier caso, más allá de que el hecho de que de la operación se derivasen estos beneficios para la estructura de BALEARIA pueda resultar cierto, y de que la unificación de las estructuras operativas hasta cierto punto complementarias de las Partes pueda tener un carácter relativamente sinérgico que trascienda las meras economías de escala, el Tribunal considera que la información aportada por el Notificante (quien tiene la carga de la prueba en este caso) no acredita suficientemente el alcance de las eficiencias, su naturaleza, y la probabilidad de que las mismas sean trasladadas a los consumidores.

Por ejemplo, de acuerdo con la Comunicación de la Comisión sobre concentraciones horizontales, existe una mayor probabilidad de traslado cuando de la concentración se derive una ventaja en términos de ahorro de costes variables o marginales, en cuyo caso es más probable que la empresa que se concentra se vea incentivada a bajar el precio al consumidor.



TRIBUNAL  
DE DEFENSA  
DE LA COMPETENCIA

Sin embargo, el Notificante no describe si ésta va a ser la naturaleza de los costes que se reducen, aludiendo a economías de escala en costes que en ausencia de mayor explicación no puede deducirse que sean variables (estructuras de personal), y en otras ocasiones refiriéndose a ventajas de manera difusa, tal como la mejora en la capacidad de transporte.

En estas circunstancias, y teniendo en cuenta que, tal como las mencionadas Directrices comunitarias afirman, cuando no estén disponibles los datos necesarios para realizar un análisis cuantitativo detallado, debe ser posible al menos prever un impacto positivo manifiesto en los consumidores, cosa que tampoco es evidente en el presente caso a tenor de la información aportada. Con ello, no resulta posible valorar el impacto de las eficiencias que en su caso pueda comportar la operación.

En cualquier caso, y habida cuenta de que el Tribunal no ha concluido que de la operación se deriven perjuicios significativos para la competencia, la valoración de dichas eficiencias es una cuestión que puede dejarse abierta.



## 11. CONCLUSIONES.

- PRIMERA.** La operación consiste en la adquisición por parte de GESTIÓN NAVIERA, S.L. (BALEARIA) del 100% del capital social de la empresa BUQUE BUS ESPAÑA, S.A. Estas empresas están activas en el sector del transporte marítimo de mercancías y pasajeros.
- SEGUNDA.** Los mercados de producto relevantes son el mercado de transporte marítimo regular de carga general y el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros, incluyendo dentro de este último a los vehículos en régimen de equipaje.
- TERCERA.** Los mercados geográficos relevantes son, en primer lugar, la ruta constituida por el conjunto de líneas con origen y destino en Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla y, con carácter adicional para el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros, las líneas con origen y destino en Ceuta (en la actualidad, la línea Algeciras-Ceuta).
- CUARTA.** El Tribunal considera que la operación no comportará un cambio en la estructura de los mercados de transporte marítimo regular de carga general y de pasajeros en la ruta constituida por el conjunto de líneas con origen y destino en Marruecos y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla.
- QUINTA.** En el caso del transporte regular de pasajeros en la línea Algeciras-Ceuta considerada individualmente, el Tribunal estima que la operación comporta un cambio significativo en la estructura del mercado, al pasar BALEARIA a absorber el [10-20%] de la cuota de BUQUEBUS y a detentar alrededor del [30-40%] del mercado, y convertirse la oferta de la línea en un duopolio constituido por la Notificante y TRASMEDITERRANEA.
- SEXTA.** El Tribunal constata que la operación no produce un incremento en la intensidad de las barreras a la entrada que pudieran existir en la zona afectada. Las barreras existentes se refieren fundamentalmente al establecimiento de nuevos operadores en la ruta y a la expansión hacia determinadas líneas consolidadas dentro de ella. No obstante, las posibilidades de establecimiento en líneas de nueva creación y las perspectivas futuras de funcionamiento de nuevos puertos mitigan en parte estas dificultades.



**SÉPTIMA.** El Tribunal estima que, habida cuenta del incremento estructural de BALEARIA en los mercados analizados, la operación no entraña riesgo de deterioro de la competencia efectiva en el mercado en lo que respecta a los efectos unilaterales, que pudieran permitir a BALEARIA comportarse de manera independiente del resto de los operadores. Incluso en el caso del transporte de pasajeros para la línea Algeciras-Ceuta, la presencia de TRASMEDITERRANEA impide a BALEARIA establecer unilateralmente un comportamiento anticompetitivo.

**OCTAVA.** En cuanto al riesgo de efectos coordinados, el Tribunal concluye que, si bien el mercado en cuestión presenta cierta propensión a la coordinación, dicho riesgo no aumenta significativamente por efecto de la concentración misma, incluso en la línea Algeciras-Ceuta. Ello se deduce, en particular, del hecho de que la operación refuerza como competidor a la empresa adquirente, que ha exhibido desde su entrada su voluntad y capacidad de ejercer una presión competitiva frente a TRASMEDITERRANEA, líder del mercado analizado.

Por cuanto antecede, el Tribunal de Defensa de la Competencia, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 de la Ley de Defensa de la Competencia, ha acordado remitir al Excmo. Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía y Hacienda para su elevación al Gobierno el siguiente:



## DICTAMEN

El Pleno del Tribunal, una vez estimados los efectos que podría causar sobre la competencia en los mercados afectados la concentración económica objeto del presente Informe, considera que resultaría adecuado:

**PRIMERO.** Declarar procedente la operación notificada, siempre que se sometiese la misma a la condición de que BALEARIA y BUQUEBUS no celebren pacto alguno de no competencia.

**SEGUNDO.** Considerar comprendidas dentro de la operación, como restricciones accesorias a la misma, los siguientes pactos incluidos en el acuerdo de compraventa que origina la concentración:

1. El pacto de no captación que vincula al vendedor (BUQUEBUS) respecto del comprador (BALEARIA), siempre que no exceda de una duración de dos años.
2. La obligación de confidencialidad sobre informaciones relacionadas con la empresa transmitida que vincula al vendedor, siempre que no exceda de una duración de dos años.

Madrid, 2 de agosto de 2007