MINISTERIO
DE ECONOMÍA

SECRETARÍA DE ESTADO DE ECONOMÍA

DIRECCIÓN GENERAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N- 281 ACCIONA / TRASMEDITERRÁNEA

Con fecha 23 de agosto de 2002, ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la toma del control de COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. ("TRASMEDITERRÁNEA") por parte de un consorcio de empresas liderado por ACCIONA, S.A.

La notificación ha sido realizada por la sociedad adquirente, según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por superar el umbral establecido en el articulo 14.1 a) y b) de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: *"*El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto*".*

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió del notificante con fecha 9 de septiembre de 2002 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada con fecha 16 de septiembre de 2002

Según lo anterior, computados los plazos, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **30 de septiembre de 2002**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición de la participación de control que la SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES (SEPI) posee en la compañía TRASMEDITERRÁNEA por parte de un consorcio de empresas liderado por el grupo

Pº de la Castellana, 162, Planta 22ª
28071 MADRID
TEL.: 91 583 0056
FAX: 91 583 5570

ACCIONA y del que también forman parte las siguientes entidades: CAJA DE AHORROS DEL MEDITERRÁNEO, AGRUPACIÓN HOTELERA DÓLIGA, S.A. y SUMINISTROS IBIZA, S.A., ambas pertenecientes al grupo MATUTES, REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A. (grupo AZNAR) y NAVIERA ARMAS, S.A. (grupo ARMAS).

Esta operación pone fin al proceso de privatización de TRASMEDITERRÁNEA, que se inició el pasado 5 de marzo de 2002 cuando SEPI comunicó a la Comisión Nacional del Mercado de Valores su intención de iniciar contactos formales para proceder a la venta de su participación social en TRASMEDITERRÁNEA (95,24% del capital). Tras el examen y evaluación de las ofertas presentadas, el 30 de julio de 2002 el Consejo de Administración de SEPI decidió seleccionar la oferta presentada por el consorcio liderado por ACCIONA.

Con fecha 1 de agosto de 2002, las sociedades integrantes del consorcio seleccionado y SEPI suscribieron el "Contrato de Promesa de Compraventa de Acciones de Compañía Trasmediterránea, S.A.", según el cual SEPI se compromete a vender a las empresas del consorcio la totalidad del capital que dispone de TRASMEDITERRÁNEA, es decir 5.755.349 acciones representativas del 95,24% del capital social de esa sociedad, al precio de [...][1] por acción. Para materializar la compra, los miembros del consorcio formularán una Oferta Pública de Adquisición de Acciones sobre el 100% del capital social de TRASMEDITERRÁNEA al precio acordado.

La compraventa de acciones se ejecutará en la fecha de la publicación del resultado de la OPA en el boletín de cotización, de conformidad con lo dispuesto en el R.D. 1197/1991, de 26 de julio, sobre Régimen de las Ofertas Públicas de Adquisición de Valores. En todo caso, la ejecución de la compraventa ha quedado sometida a diferentes condiciones suspensivas, entre las que se encuentra el que la operación sea autorizada por el Consejo de Ministros, previo dictamen del Consejo Consultivo de Privatizaciones, así como por la autoridad española de defensa de la competencia.

En cuanto a la información relativa a la composición del consorcio comprador, la relación entre sus miembros y los compromisos adquiridos por ellos en su oferta de compra, es preciso indicar que [...]. Según esa Oferta, cada uno de los grupos integrados en el consorcio comprador participará en el capital social de TRASMEDITERRÁNEA en la siguiente proporción:

Grupo ACCIONA: 55%, a través de su filial SOCIEDAD CONSTRUCTORA FERROVIARIA, S.A.

CAJA DE AHORROS DEL MEDITERRÁNEO ("CAM"): 15%.

Grupo MATUTES: 12%, a través de [...] AGRUPACIÓN HOTELERA DÓLIGA, S.A. (9,6%) y SUMINISTROS IBIZA, S.A. (2,4%).

[1] Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial.

Grupo AZNAR: 10%, a través de [...] REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A.

Grupo ARMAS: 8%, a través de NAVIERA ARMAS, S.A.

Según [...] incluido en la Oferta Vinculante del consorcio, [...]. Este hecho conferirá a ACCIONA la mayoría de los derechos de voto del Consejo de Administración de TRASMEDITERRÁNEA, [...].

[...].

Todos los aspectos enumerados anteriormente conferirán a ACCIONA una influencia decisiva en TRASMEDITERRÁNEA, por lo que cabe considerar que la operación notificada supone la toma de control exclusivo de TRASMEDITERRÁNEA por parte de ese grupo.

Esta toma de control tendrá carácter estable [...].

No obstante lo anterior, no cabe ignorar que el consorcio cuenta con socios industriales que operan en el mismo ámbito que la adquirida, que dispondrán de información y participarán en la toma de decisiones en el seno de TRASMEDITERRÁNEA.

Finalmente, la Oferta Vinculante presentada por el consorcio comprador se completa con el compromiso de poner en práctica un Plan Industrial [...].

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989, DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificación, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89, del Consejo, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas, modificado por el Reglamento (CE) nº 1310/97, puesto que no se alcanzan los umbrales previstos en su artículo 1. Por tanto, la operación carece de dimensión comunitaria.

No obstante, la operación notificada cumple los requisitos previstos por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para su notificación, al superarse los umbrales establecidos en el artículo 14.1 a) y b) de la mencionada norma.

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1. Consorcio adquirente

- **ACCIONA, S.A.**

Sociedad de nacionalidad española matriz de un grupo empresarial muy diversificado y cuyo capital social esta controlado en un 59,38% por la sociedad GRUPO ENTRECANALES, S.A.

La principal actividad de ACCIONA es el negocio de la construcción, principalmente en el ámbito de la obra civil y de la edificación, canalizada básicamente a través de su empresa participada NECSO, S.A. ACCIONA está asimismo presente en diversos sectores relacionados con los servicios urbanos (explotación de plazas de aparcamiento y limpieza urbana), el medio ambiente (gestión y tratamiento de residuos sólidos, gestión integral del agua, ejecución y mantenimiento de parques y jardines), la gestión de infraestructuras en régimen de concesión administrativa (gestión y explotación de autopistas de peaje y ferrocarriles), la ingeniería civil (estudios y proyectos relativos a infraestructuras viarias, ferroviarias, aeroportuarias e hidráulicas) y la energía (instalación y explotación de parques eólicos y cogeneración de energía). ACCIONA realiza también actividades inmobiliarias a través de su empresa participada NECSO INMOBILIARIA, S.A.

Recientemente el grupo ACCIONA ha creado una división de servicios logísticos y aeroportuarios, división en la que se integran todos aquellas actividades necesarias para ofrecer a los clientes servicios de almacenaje, distribución y transporte integral de mercancías, incluyendo servicios de transporte intermodal. La adquisición de TRASMEDITERRÁNEA se enmarca en el ámbito de creación y desarrollo de este nuevo área de negocio.

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

VOLUMEN DE VENTAS DE ACCIONA (Millones de Euros)			
EJERCICIO	**MUNDIAL**	**UE**	**ESPAÑA**
1999	2.557,5	[>250]	[>60]
2000	2.873,0	[>250]	[>60]
2001	3.025,8	[>250]	[>60]
Fuente: Notificante			

- **Otros participes**

El consorcio comprador de TRASMEDITERRÁNEA está asimismo compuesto por los siguientes grupos:

CAJA DE AHORROS DEL MEDITERRÁNEO. Entidad financiera con amplia experiencia en la zona de Levante.

Grupo de empresas MATUTES. Conjunto de sociedades controladas mayoritariamente por varios miembros de la familia MATUTES, que poseen intereses en los sectores turístico y naviero (siendo conocido en este ámbito como PITRA/UMAFISA), principalmente en la isla de Ibiza. En el sector del transporte marítimo de mercancías y pasaje, el grupo PITRA/UMAFISA

presta servicios entre la Península y Baleares (líneas Barcelona-Ibiza y Denia-Ibiza) así como servicios interinsulares (líneas Ibiza-Formentera).

Grupo AZNAR. Grupo con dilatada experiencia en el sector naviero, estando presente en los sectores de remolque portuario y marítimo, salvamento y seguridad marítimas, no prestando servicios alguno de línea regular de transporte de pasajeros o carga.

Grupo ARMAS. Conjunto de sociedades directa o indirectamente controladas por D. Antonio Armas Fernández. Con relación al sector del transporte marítimo de pasajeros y mercancías, el grupo presta fundamentalmente servicios de línea regular de transporte entre las Islas Canarias. Asimismo, a través del 50% que posee en la compañía UMAFISA CATALUÑA, S.A., ofrece servicios de línea regular de transporte de mercancías y pasaje en la línea Barcelona-Ibiza. El grupo posee intereses en el sector turístico (cruceros).

III.2. Adquirida

- **TRASMEDITERRÁNEA**

Sociedad anónima estatal constituida el 26 de noviembre de 1916 y cuyo principal accionista es el Estado español a través de SEPI, que posee el 95,24% de su capital social.

La actividad de TRASMEDITERRÁNEA se centra en el transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga, así como aquellas otras actividades afines relacionadas con el mismo. El ámbito geográfico en el que TRASMEDITERRÁNEA presta sus servicios de transporte se centra en tres grandes áreas:

Mediterráneo, incluyendo tanto el trafico entre la Península y Baleares como el trafico interinsular.

Canarias, que incluye el trafico marítimo entre la Península y Canarias y el trafico entre islas.

Sur-Estrecho, abarca el trafico marítimo que une los puertos de ambos lados del Estrecho de Gibraltar, entre el sur de la Península y el norte de África.

Esta actividad se articula por lo general mediante líneas regulares cuyas condiciones (origen, destino, frecuencia, capacidad, etc.) son establecidas libremente por la compañía atendiendo a criterios tales como las variaciones de la demanda, la capacidad de los buques, etc. TRASMEDITERRÁNEA presta asimismo servicios de transporte marítimo regular en ciertas líneas calificadas como navegaciones de interés público, al resultar precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí. En este caso, ciertas condiciones de la prestación del servicio tales como la regularidad, la continuidad, los puertos a servir, las tarifas, etc, pueden venir impuestas en la autorización administrativa previa necesaria para la prestación de estos servicios.

Recientemente TRASMEDITERRÁNEA ha suscrito tres contratos con la Administración General del Estado para garantizar la suficiencia de las comunicaciones marítimas entre la Península y los territorios españoles no peninsulares, en aquellas líneas en las que el régimen general de autorizaciones con obligaciones de servicio público no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad[2]. Las condiciones de explotación de estas líneas vienen determinadas reglamentariamente por los citados contratos.

Adicionalmente, TRASMEDITERRÁNEA desarrolla, a través de diversas empresas participadas, actividades de viajes de crucero, agencias de viaje, explotación de terminales de carga, operaciones portuarias, consignaciones y gestión integral de buques.

La facturación de TRASMEDITERRÁNEA en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, es la siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE TRASMEDITERRÁNEA (Millones de Euros)			
EJERCICIO	**MUNDIAL**	**UE**	**ESPAÑA**
1999	259,9	259,9	259,9
2000	269,0	269,0	269,0
2001	315,2	315,2	315,2
Fuente: Notificante			

IV. MERCADOS RELEVANTES

IV.1. Mercado de producto

El sector económico afectado por la operación de concentración analizada está constituido por los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros y carga, sector en el que está activa la empresa adquirida.

A la hora de determinar el mercado relevante de producto de la presente operación de concentración se hace necesario distinguir dos grandes categorías de servicios regulares de transporte marítimo: carga (o mercancías) y pasajeros.

[2] Los tres contratos suscritos por TRASMEDITERRÁNEA el pasado 2 de enero de 2002, sustituyen al anterior contrato firmado con el Estado en 1998 y se refieren de forma diferenciada a la zona de Baleares, Canarias y del Estrecho, teniendo una vigencia de cinco años. Las líneas de transporte de carga y pasaje incluidas en estos contratos son: a) en la fachada Península-Baleares, las líneas Barcelona-Palma; Barcelona-Ibiza; Barcelona-Mahón; Valencia-Palma; Valencia-Ibiza y Valencia-Mahón; b) en la fachada Península-Canarias, la línea Cádiz-Las Palmas-Tenerife; c) en la fachada Península-Ceuta y Melilla, las líneas Málaga-Melilla; Almería-Melilla y Algeciras-Ceuta.

Dentro del mercado del transporte marítimo regular de **carga** se pueden distinguir dos categorías en función del tipo de carga a transportar, distinguiendo así entre el transporte de *"carga completa o graneles",* que se realiza en grandes buques especialmente acondicionados para este tipo de mercancías, y el transporte de *"carga fraccionada" o "carga general",* que se realiza en buques sin ningún tipo de características especiales. En este último tipo, las mercancías se transportan tanto en contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas, como bajo la modalidad de "carga rodada" (*roll-on roll-off*) que se diferencia de la anterior en que la manipulación de la carga es horizontal ya que dispone de sistemas de rodamiento, autopropulsado (camiones cargados de mercancía) o no autopropulsado (plataformas con rodamientos). TRASMEDITERRÁNEA no presta servicios de "*carga compl*eta".

En relación con el mercado de los servicios de transporte marítimo de **pasajeros**, el notificante indica que la definición de mercado empleada debería ser más amplia, ya que en determinadas circunstancias el transporte de pasajeros por vía marítima es plenamente sustituible desde el punto de vista de la demanda por otros medios de transporte alternativos (tren, avión o carretera). Así, cuando la duración del trayecto, la frecuencia del transporte y el precio de los diversos medios de transporte son equiparables, los usuarios pueden optar entre ellos indistintamente, siendo plenamente sustituibles entre sí. Tal circunstancia ha sido puesta de manifiesto por la Comisión Europea al analizar determinados operaciones en este sector[3].

En el caso que nos ocupa, el notificante indica que ciertas líneas de transporte marítimo de pasajeros en las que opera TRASMEDITERRÁNEA compiten directamente, tanto en precio como en regularidad y duración, con las líneas aéreas que realizan el mismo trayecto, especialmente tras la introducción de los catamaranes, buques tipo "jet-foil" o los "fast-ferry" de alta velocidad que han permitido reducir la duración de los trayectos más largos a casi la mitad. En este caso se podrían encontrar las líneas Barcelona-Palma de Mallorca, Las Palmas-Tenerife y Valencia-Palma de Mallorca.

Este Servicio considera, sin embargo, que para establecer la sustituibilidad entre el transporte aéreo y marítimo en ciertos trayectos, fundamentalmente relacionados con el tráfico interinsular canario y las conexiones entre la Península y los dos archipiélagos, en los que existen embarcaciones de alta velocidad, sería necesario contar con información más extensa y precisa de la duración del viaje, el precio y la frecuencia de cada una de las líneas implicadas, no siendo posible con los datos obrantes en este Servicio adoptar una decisión definitiva al respecto, decisión que en todo caso se referiría a trayectos o rutas concretas de transporte de pasajeros y no a mercados más amplios.

A la vista de todo lo anterior, cabe considerar que los mercados de producto relevantes para el caso concreto que nos ocupa son el transporte marítimo regular de carga y el transporte marítimo regular de pasajeros.

[3] Decisión de la Comisión en el caso nº IV/M. 1305 EUROSTAR

IV.2 Mercado geográfico

Las tres áreas geográficas afectadas por la presente operación son aquellas zonas en las que opera TRASMEDITERRÁNEA, es decir Mediterráneo, Canarias y zona Sur-Estrecho, pudiendo adicionalmente subdividirse el trafico en las zonas del Mediterráneo y Canarias en dos categorías, en función de que se trate de trayectos que conecten la Península con las islas o de tráficos interinsulares.

En cada uno de estos cinco ámbitos geográficos, la competencia entre las empresas navieras no parece producirse en función de las líneas concretas de tráfico que conectan un puerto específico de origen y un puerto concreto de destino, sino a una escala más global, en términos de rutas. En este sentido se ha manifestado la Comisión[4], al establecer que el ámbito geográfico relevante en el mercado del transporte marítimo tanto de mercancías como de pasaje puede abarcar numerosas "líneas de tráfico puerto-a-puerto" dentro de un mismo área de influencia, en la que convergen y compiten los mismos operadores.

La delimitación precisa de los mercados puede diferir en función de que se trate de servicios de transporte de pasaje o de carga pero, en todo caso, las distintas **rutas en las que se integran las líneas concretas "puerto-a-puerto"** configuran mercados relevantes también distintos.

IV.2.1. Mercado del transporte marítimo regular de mercancías

En el caso del transporte marítimo de mercancías, la demanda está principalmente constituida por profesionales que utilizan sistemas de transporte intermodal para enviar o recibir mercancías, ya que normalmente el punto de destino inicial y final del transporte no coincide con ninguna localidad adyacente al puerto, siendo necesario completar el trayecto con otro medio de transporte.

Así, según indica el notificante, la ubicación exacta del puerto no es determinante para escoger la línea de transporte, siendo asimismo considerados otros aspectos tales como la disponibilidad de bodega del buque, el precio negociado bilateralmente con la naviera, los horarios, la frecuencia de los trayectos, así como la existencia de conexiones adecuadas para enlazar el transporte marítimo con otros medios de transporte, hasta alcanzar el destino final de la mercancía.

Con base en lo anterior, el notificante considera que todas las líneas (sin distinguir entre puntos de origen o de destino) que cubren las conexiones entre los diferentes puertos pertenecientes a cada una de las cinco zonas en las que opera TRASMEDITERRÁNEA (Península-Baleares, Península-Canarias, Península-Norte de África, Interinsular canario, e

[4] Decisiones de la Comisión en aplicación del Reglamento (CEE) 4056/86 del Consejo, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CE a los transportes marítimos, entre otras, la Decisión de 9 de diciembre de 1999 en el asunto nº IV/34.466 Transbordadores griegos.

Interinsular balear) forman parte del mismo mercado. Con ello, se identifican los siguientes cinco mercados geográficos relevantes:

Tráfico Península-Baleares, que comprende todas las conexiones posibles con Baleares desde la Península (puertos de Cataluña y Levante).
Tráfico Península-Canarias, que abarca todas las líneas entre la Península y Canarias.
Tráfico Península-Norte de África, que comprende todo el tráfico entre el Sur de la Península y el norte de África, fundamentalmente con Marruecos.
Tráfico Interinsular balear, incluyendo todas las rutas internas de las Islas Baleares.
Tráfico Interinsular canario, que comprende todo el tráfico marítimo existente en las Islas Canarias.

Este Servicio comparte la definición de mercado dada por el notificante en relación con el tráfico marítimo entre la **Península y el Norte de África.** Sin embargo, en el caso de las restantes áreas de tráfico sería más apropiado definir el ámbito geográfico del mercado en función de la isla (no del puerto concreto) de origen o de destino de los trayectos, ya que al tratarse de rutas que comunican la Península con islas o islas entre sí, cada una de ellas presta un servicio individualizado e insustituible para el usuario que no se verá satisfecha por otra ruta alternativa. De esta forma, a la hora de definir el mercado en el caso de **tráfico con los archipiélagos**, se seguirá un criterio de delimitación basado en la agrupación de aquellas **líneas con destino u origen en una misma isla**.

En cuanto a las rutas entre la Península y los archipiélagos, este Servicio aceptará la sustituibilidad de los puertos peninsulares que conectan cada isla con la Península, tomando en consideración los sistemas intermodales de transporte utilizados habitualmente por la demanda de estos servicios a la hora de enviar o recibir mercancías.

Teniendo en cuenta todo lo anterior y considerando las rutas que ofrece TRASMEDITERRÁNEA, se pueden identificar los siguientes 23 ámbitos geográficos relevantes para el mercado del transporte marítimo de mercancías:

Ruta Península-Norte de África
Ruta Península-Mallorca
Ruta Península-Ibiza
Ruta Península -Menorca
Ruta Mallorca-Ibiza
Ruta Mallorca-Menorca
Ruta Península-Gran Canaria
Ruta Península-Tenerife
Ruta Península-Fuerteventura
Ruta Península-Lanzarote
Ruta Península-La Gomera/Hierro
Ruta Península-La Palma

Ruta Gran Canaria-Tenerife
Ruta Gran Canaria-La Palma
Ruta Gran Canaria-Lanzarote
Ruta Gran Canaria-Fuerteventura
Ruta Tenerife-La Palma
Ruta Tenerife-Lanzarote
Ruta Tenerife-Fuerteventura
Ruta Tenerife-La Gomera
Ruta Tenerife-Hierro
Fuerteventura-Lanzarote
La Gomera-Hierro

IV.2.2. Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

También en el caso del mercado del transporte de pasaje el ámbito geográfico se determinará en función de la isla de origen o de destino de los trayectos en cuatro de las cinco zonas en las que opera TRASMEDITERRÁNEA (Península-Baleares, Península-Canarias, Interinsular canario e Interinsular balear).

En el caso del tráfico entre la Península y Baleares, este Servicio comparte la opinión del notificante respecto al elevado grado de sustituibilidad existente entre los puertos de Levante y Cataluña, por lo que deben ser considerados parte del mismo mercado relevante. Si bien es cierto que para los pasajeros que tengan su residencia habitual en una de estas dos Comunidades Autónomas puede que los puertos no sean absolutamente intercambiables, hay que considerar que estos pasajeros representan una mínima parte del pasaje que conecta la Península con las islas. La mayor parte de la demanda de estas líneas tiene que desplazarse *ad hoc* hasta cualquiera de los puertos y, en múltiples ocasiones, dependiendo de los horarios, la disponibilidad de los buques y la duración del trayecto, según se trate de buques de alta velocidad o no, pueden preferir desplazarse a un puerto más lejano para realizar la travesía.

Con relación al **tráfico entre la Península y Canarias**, teniendo en cuenta que TRASMEDITERRÁNEA es la única compañía que ofrece servicios de transporte regular de pasajeros en esta zona (línea Cádiz-Gran Canaria-Tenerife-La Palma-Arrecife), se considera que constituye un único mercado relevante.

En cuanto al transporte de pasaje en la zona **Península-Norte de África** hay que indicar que presenta unas características especiales que lo singularizan del tráfico del resto de las zonas afectadas. No en vano, la demanda de estos servicios está principalmente constituida por emigrantes norteafricanos que tienen fijada su residencia en alguno de los Estados Miembros de la UE y que regresan cada año a sus países de origen durante el periodo vacacional. Su lugar de destino es muy variado y raramente coincide con la localidad adyacente al puerto de destino, teniendo que realizar un tramo de transporte en territorio norteafricano, por lo que la ubicación exacta del puerto no es determinante para ellos, pudiendo elegir entre distintas rutas de paso

atendiendo a muy diversos factores como el coste total del transporte, la duración del trayecto, la frecuencia de salidas y la idoneidad de los horarios de las diversas rutas. Por este motivo, se considera que el ámbito geográfico del mercado abarca todas las líneas que conectan el Sur de la Península con el Norte de África y, especialmente, con Marruecos.

Por tanto, teniendo en cuenta lo anterior y considerando las rutas que ofrece TRASMEDITERRÁNEA en las citadas zonas, se pueden identificar los siguientes 14 ámbitos geográficos relevantes para el mercado del transporte marítimo de pasajeros:

Ruta Península-Norte de África
Ruta Península-Mallorca
Ruta Península-Ibiza
Ruta Península -Menorca
Ruta Mallorca-Ibiza
Ruta Mallorca-Menorca
Ruta Península-Canarias
Ruta Gran Canaria-Tenerife
Ruta Gran Canaria-Lanzarote
Ruta Gran Canaria-Fuerteventura
Ruta Tenerife-La Palma
Ruta Tenerife-Lanzarote
Ruta Tenerife-La Gomera
Ruta Tenerife-Hierro

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1. Características y evolución

El sector de los servicios de transporte marítimo regular de mercancías y pasaje presenta, según el notificante, expectativas de crecimiento sostenido en los próximos años, lo que atraerá a nuevos operadores. El mercado del transporte de pasaje se seguirá beneficiando del constante desarrollo de las Islas Canarias y Baleares como centros de ocio y turismo, pudiendo, mediante el incremento de la oferta de servicios de transporte de alta velocidad, ampliar la base de sus clientes al atraer a un cierto segmento de la demanda de las compañías aéreas.

En lo que respecta al transporte de carga, es previsible que la ampliación de la Unión Europea aumente el nivel de intercambios comerciales con Chipre, Malta y Turquía, fortaleciéndose el tráfico en el área del Mediterráneo. También se espera un aumento del tráfico portuario en al zona canaria como consecuencia de la creciente canalización de los intercambios entre Europa y el continente americano a través de estos puertos.

A la hora de determinar el tamaño de los mercados relevantes, es preciso indicar la inexistencia de una fuente que ofrezca información detallada, exacta y real de las actividades de las distintas empresas navieras. La fuente más fiable de información procede de las estadísticas elaboradas por PUERTOS DEL ESTADO que, no obstante, adolecen de falta de exactitud en algunos extremos y no ofrecen una imagen fiel y real de la situación competitiva de los mercados, al no identificar la naviera que ha realizado cada trayecto.

Ante la ausencia de datos precisos, la información que ofrece el notificante son estimaciones [...]. En consecuencia, los datos relativos al tamaño de los mercados afectados que ofrece el notificante, según él mismo indica, son con toda probabilidad inferiores al tamaño real de los mismos, sobre todo en lo que respecta al tráfico interinsular en el que TRASMEDITERRÁNEA opera de forma secundaria.

V.2. Estructura de la oferta

Los distintos mercados españoles de los servicios de transporte marítimo regular de mercancías y pasaje están constituidos por un número variable de empresas navieras, que normalmente desarrollan su actividad en zonas geográficas concretas.

Tradicionalmente, la mayor parte de las navieras estaban especializadas en la prestación de servicios de transporte de carga o de pasaje, situación que se está alterando en los últimos años al ser cada vez más frecuente que la misma empresa ofrezca ambos tipos de servicios. Esto es especialmente cierto en el caso de las navieras que tradicionalmente realizaban transporte de carga, que actualmente están ofreciendo transporte de pasaje en sus líneas tradicionales de carga. Tal es el caso de la naviera BUQUEBÚS, que en 2000 entró en la línea de pasajeros entre Barcelona-Mallorca, dejando de ofrecer ese trayecto un año después, o de ISCOMAR que ha abierto en los últimos dos años cuatro líneas de transporte de pasaje, tres de ellas entre la Península y Baleares y otra en el ámbito interbalear.

Según la notificación, los mercados de transporte marítimo definidos en aquellas zonas en las que opera TRASMEDITERRÁNEA se caracterizan, entre otros factores, por la constante entrada y salida de nuevos operadores y por la apertura y modificación de las líneas ofrecidas.

Esta inestabilidad de la oferta, especialmente en el caso del transporte de pasaje, es motivada por la estacionalidad de la demanda en algunos trayectos concretos, fundamentalmente en destinos turísticos como Baleares y Canarias. En efecto, una de las características fundamentales de este sector es la movilidad de la flota y la inexistencia de obstáculos para pasar a explotar diversas líneas dentro de una misma zona en función de la demanda y de su estacionalidad, por lo que suele ser habitual que un mismo buque cubra diversas líneas en función de la época del año.

Otra característica que presenta la oferta de los mercados del transporte marítimo regular de mercancías y pasaje es el elevado nivel de capacidad disponible no utilizada.

V.2.1. Mercado del transporte marítimo regular de mercancías

Considerando las dificultades para calcular el volumen total del mercado y las participaciones de los distintos operadores puesta de manifiesto anteriormente, los cuadros siguientes ofrecen la estructura de los distintos mercados geográficos delimitados en el transporte de mercancías por vía marítima, según las estimaciones realizadas por la entidad notificante.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. 2001 ZONA PENÍNSULA-NORTE DE ÁFRICA							
Ámbito Geográfico	**Operadores**						
	Trasmediterránea	Euroferrys	Limadet	LME	Comarit	Comanav	Peregar
Sur Península-Norte África	**[30-35]%**	[15-20]%	[10-15]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
Fuente: Notificante, elaborado por el SDC							

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. 2001 ZONA PENÍNSULA-BALEARES E INTERINSULAR BALEAR						
Ámbito Geográfico	**Operadores**					
	Trasmediterránea	Iscomar	T.M. Alcudia	Pitra	Balearia	Grupo Boluda
Península-Baleares	[40-45]%	[15-20]%	[15-20]%	[5-10]%	[15-20]%	[0-5]%
Península-Mallorca	**[40-45]%**	[25-30]%	[15-20]%	-	[5-10]%	[0-5]%
Península-Ibiza	**[10-15]%**	[5-10]%	-	**[35-40]%**	[40-45]%	-
Península-Menorca	**[45-50]%**	[25-30]%	[20-25]%	-	-	-
Tráfico Interbalear	[10-15]%	[50-55]%	[10-15]%	-	[20-25]%	-
Mallorca-Ibiza	**[0-5]%**	[15-20]%	-	-	[80-85]%	-
Mallorca-Menorca	**[10-15]%**	[65-70]%	[15-20]%	-	-	-
Fuente: Notificante, elaborado por el SDC						

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. 2001 ZONA PENÍNSULA-CANARIAS						
Ámbito Geográfico	**Operadores**					
	Trasmediterránea	Contenemar	Grupo Boluda	Isamar	Navicon	OPDR
Península-Canarias	[25-30]%	[20-25]%	[25-30]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
Península-G.Canaria	**[20-25]%**	[20-25]%	[25-30]%	[5-10]%	[5-10]%	[10-15]%
Península-Tenerife	**[25-30]%**	[20-25]%	[25-30]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
Península-Fuerteventura	**[30-35]%**	[20-25]%	[25-30]%	[5-10]%	[5-10]%	-
Península-Lanzarote	**[40-45]%**	[20-25]%	[25-30]%	[5-10]%	[5-10]%	-
Península-Gomera/Hierro	**[50-55]%**	[15-20]%	[20-25]%	[5-10]%	[5-10]%	-
Península-La Palma	**[60-65]%**	[10-15]%	[15-20]%	[0-5]%	[0-5]%	-
Fuente: Notificante, elaborado por el SDC						

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS. 2001 ZONA INTERINSULAR CANARIA			
Ámbito Geográfico	**Operadores**		
	Trasmediterránea	Fred Olsen	N. Armas
Tráfico Intercanario	[25-30]%	[20-25]%	[50-55]%
Gran Canaria-Tenerife	**[10-15]%**	[30-35]%	**[55-60]%**
Gran Canaria –La Palma	**[45-50]%**	-	**[55-60]%**
Gran Canaria-Lanzarote	**[20-25]%**	-	**[75-80]%**
Gran Canaria-Fuerteventura	**[25-30]%**	[5-10]%	**[65-70]%**
Tenerife-La Palma	**[40-45]%**	[15-20]%	**[35-40]%**
Tenerife-Lanzarote	**[95-100]%**	-	**-**
Tenerife-Fuerteventura	**[95-100]%**	-	**-**
Tenerife-La Gomera	**[20-25]%**	[75-80]%	**-**
Tenerife-Hierro	**[70-75]%**	[25-30]%	**-**
Fuerteventura-Lanzarote	**[0-5]%**	[30-35]%	**[65-70]%**
La Gomera-Hierro	**[95-100]%**	-	**-**
Fuente: Notificante, elaborado por el SDC			

V.2.2. Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

Los cuadros siguientes recogen la estructura del mercado del transporte marítimo de pasajeros en cada uno de ámbitos geográficos afectados por la presente operación:

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS. 2001 ZONA PENÍNSULA-NORTE DE ÁFRICA							
Ámbito Geográfico	**Operadores**						
	Trasmediterránea	Euroferrys	Buquebus	Comarit	Ferrymarroc	Limadet	LME
Sur Península-Norte África	**[30-35]%**	[20-25]%	[10-15]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%	[5-10]%
Fuente: Notificante, elaborado por el SDC							

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS. 2001 ZONA PENÍNSULA-BALEARES E INTERINSULAR BALEAR			
Ámbito Geográfico	**Operadores**		
	Trasmediterránea	Pitra/ Umafisa	Balearia
Península-Baleares	[70-75]%		
Península-Mallorca	**[95-100]%**	-	-
Península-Ibiza	**[30-35]%**	**[20-25]%**	[45-50]%
Península-Menorca	**[95-100]%**	**-**	-
Tráfico Interbalear	[5-10]%		
Mallorca-Ibiza	**[45-50]%**	-	[50-55]%
Mallorca-Menorca	**[95-100]%**	-	-
Fuente: Notificante, elaborado por el SDC			

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS. 2001 ZONA PENÍNSULA-CANARIAS E INTERINSULAR CANARIA			
Ámbito Geográfico	**Operadores**		
	Trasmediterránea	Fred Olsen	N. Armas
Península-Canarias	**[95-100]%**		
Tráfico Intercanario	[20-25]%	[15-20]%	[60-65]%
Gran Canaria-Tenerife	**[25-30]%**	[70-75]%	**[0-5]%**
Gran Canaria-Lanzarote	**[40-45]%**	-	**[55-60]%**
Gran Canaria-Fuerteventura	**[25-30]%**	-	**[70-75]%**
Tenerife-La Palma	**[25-30]%**	[70-75]%	**[0-5]%**
Tenerife-Lanzarote	**[95-100]%**	-	-
Tenerife-La Gomera	**[20-25]%**	[75-80]%	-
Tenerife-Hierro	**[45-50]%**	[50-55]%	
Fuente: Notificante, elaborado por el SDC			

Finalmente, cabe señalar que en la actualidad TRASMEDITERRÁNEA tiene suscritos varios acuerdos de colaboración con empresas navieras y del sector turístico (agencias de viajes). En relación con los firmados con navieras es preciso referirse a los siguientes:

[...].

[...].

[...].

Acuerdo de cooperación firmado con EUROFERRYS y BUQUEBÚS en la línea Algeciras-Ceuta, [...] notificado al Servicio de Defensa de la Competencia (BOE nº 69 de 2 de marzo 2002, expediente del TDC nº 543/02).

Acuerdo análogo al anterior suscrito con COMARIT, COMANAV, LIMADET, EUROFERRYS y LME en la línea Algeciras-Tánger, que asimismo ha sido notificado al Servicio de Defensa de la Competencia (BOE nº 69 de 2 de marzo 2002, expediente nº 2.261/01 y 2.069/02).

[...].

V.3. Estructura de la demanda

La demanda del mercado de los servicios de transporte marítimo regular de mercancías está constituida por el sector empresarial e industrial, caracterizado en principio por disponer de capacidad de negociación.

En cuanto al mercado de los servicios de transporte marítimo regular de pasaje, la demanda está constituida por los consumidores individuales que o bien acuden directamente a las delegaciones y agencias marítimas de las navieras para comprar sus billetes o los adquieren a través de agencias de viajes minoristas. La demanda de este mercado esta asimismo constituida por tour-operadores, que ofrecen a sus clientes paquetes de vacaciones que incluyen, además de servicios de transporte marítimo otros servicios adicionales, como alojamiento, traslados, excursiones, etc., y que disponen de margen de negociación con las navieras.

V.4. Estructura de la distribución

La mayor parte de los operadores de transporte marítimo de pasajeros suelen comercializar sus billetes a través de agencias de viajes minoristas y de sus propias oficinas, en aquellos puertos en los que operan más habitualmente. En cuanto al transporte de mercancías, la distribución se suele realizar a través de los agentes de carga de los puertos.

En lo que se refiere a TRASMEDITERRÁNEA, es preciso indicar que la venta de billetes de pasaje se realiza fundamentalmente a través de cuatro canales: agencias de viaje minoristas [...], venta directa a través de sus propias delegaciones y agencias marítimas [...], minoristas internacionales [...] y agencias mayoristas dirigidas a tour- operadores [...]. En cuanto al transporte de carga, la labor comercial se realiza fundamentalmente a través de jefes de venta y promotores de carga de los puertos, que negocian las condiciones de servicio individualmente con cada cliente.

V.5. Fijación de precios y otras condiciones comerciales

El factor precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo. Partiendo de la existencia de unas tarifas básicas, se puede afirmar que, en general, la determinación de las tarifas se realiza en atención a cada tipo de cliente y en función de aspectos tales como el volumen de negocio, líneas donde opera, tarifas en vigor para clientes similares, grado de ocupación de los barcos, etc.

Esta circunstancia es especialmente cierta en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios, que aleja de forma sistemática los precios efectivamente aplicados de las tarifas generales en vigor. A la hora de negociar en este tipo de servicios, se consideran adicionalmente otros criterios tales como el tipo de mercancía transportada, porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas.

En el caso del transporte de pasaje, sobre las tarifas generales se aplican de forma sistemática descuentos y ofertas promocionales de muy diversa índole, en función de criterios tales como la compra de billetes de ida y vuelta, anticipación de la compra, inclusión o no del vehículo, etc.

En este punto es preciso mencionar que en las líneas de interés público sometidas a contrato con el Estado, los precios aplicados por TRASMEDITERRÁNEA en las acomodaciones más solicitas por la demanda vienen limitados por las tarifas máximas básicas aprobadas por la Dirección General de Marina Mercante, pudiendo para el resto de las acomodaciones establecer libremente sus tarifas, en función de los parámetros mencionados anteriormente.

De todo lo anterior se deduce la falta de transparencia de los precios aplicados en el segmento de carga y, en menor medida, en el de pasaje, circunstancia puesta de manifiesto por la Comisión en diversos precedentes[5].

V.6. Competencia potencial- Barreras a la entrada

No parecen existir barreras de entrada específicas del mercado de los servicios de transporte marítimo.

Desde un punto de vista legal, para la prestación de servicios de transporte marítimo en la zona Península-Norte de África, al tratarse de rutas internacionales, no se requiere ninguna autorización administrativa por parte de las autoridades españolas.

En cuanto a la prestación de servicios de transporte marítimo entre puertos situados en la Península con las islas o de éstas entre sí, declaradas de interés público por el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, que determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público[6], se requiere una autorización previa de la Dirección General de la Marina Mercante, o del órgano competente de la Comunidad Autónoma correspondiente que tenga competencias en materia de transporte marítimo, en aquellos casos de rutas que transcurran entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales. Esta autorización administrativa, en opinión del notificante, no constituye una barrera de entrada al mercado.

La principal limitación de acceso al mercado son probablemente las inversiones asociadas a la adquisición de los buques. No obstante, los operadores pueden recurrir a otras fórmulas tales como fletar buques de terceros, adquirir buques de segunda mano o recurrir al arrendamiento simple o con opción a compra, utilizando para ello los instrumentos jurídicos específicos para la financiación de buques que ofrece la legislación española[7]. Junto a estas vías de financiación, los

[5] Decisión de 26 de enero de 1999 en el asunto nº IV/36.253 P&O STENA LINE

[6] La Sentencia de 16 de octubre de 2001 de la Sala Tercera del Tribunal Supremo (BOE de 26 de noviembre) ha anulado el párrafo primero del articulo 4 del Real Decreto 1466/1997, en el que declara como navegaciones de interés público todos los servicios de línea regular de cabotaje insular, entendiéndose por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la Península y los territorios no peninsulares, así como el de estos últimos entre si.

[7] Hay que destacar el Real Decreto 442/94 (prorrogado por el Real Decreto 3452/2000) que prevé una subvención de tres puntos sobre el tipo de interés de los créditos solicitados para la compra de buques, y la Disposición adicional decimoquinta de la Ley 43/1995, del Impuesto sobre Sociedades, que regula el sistema de financiación de buques conocido como “Tax Lease”, que consiste básicamente en una amortización fiscal acelerada del buque a través de diferentes mecanismos financieros que incluyen el arrendamiento con opción a compra. Estas disposiciones han sido

astilleros, fundamentalmente los especializados en embarcaciones de alta velocidad, ofrecen grandes facilidades para la adquisición de buques, llegando a financiar un porcentaje muy significativo de las embarcaciones que se construyen. El notificante estima necesario un gasto inicial de 2-3 millones de euros para poner en funcionamiento una línea de carga, por lo que considera que la inversión a realizar no constituye una barrera significativa de entrada al mercado.

Tampoco representa una limitación de acceso al mercado la disponibilidad de terminales en los puertos, ya que éstas se explotan en régimen de concesión administrativa, siendo condición de la misma la prestación del servicio a cualquier naviera en condiciones no discriminatorias.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración analizada, consistente en la adquisición de TRASMEDITERRÁNEA por un consorcio de empresas liderado por el grupo ACCIONA, no supondrá aparentemente incremento de cuota alguno en los distintos ámbitos geográficos definidos dentro de los mercados del transporte marítimo regular de mercancías y de pasaje, toda vez que ACCIONA no se encontraba presente en los mismos con anterioridad.

No obstante, **es preciso considerar que también forman parte del consorcio comprador algún grupo de empresas con intereses en el sector del transporte marítimo de pasajeros y carga y que, al estar presentes en el Consejo de Administración de TRASMEDITERRÁNEA, dispondrán de toda la información sobre la gestión y actuación estratégica de esa empresa**.

El riesgo de coordinación es mayor en algunas rutas de transporte de pasajeros o de mercancías con origen o destino en Gran Canaria en que los únicos operadores que están presentes son TRASMEDITERRÁNEA y alguna de las empresas navieras integrantes del consorcio comprador.

Adicionalmente, conviene señalar que TRASMEDITERRÁNEA tiene suscritos acuerdos de colaboración para ciertas líneas, [...], lo que podría resultar en la ampliación o proyección de los efectos de la presente operación a otras rutas.

Aunque estos posibles efectos se verían dificultados por el hecho de que, de acuerdo con la notificación, se trata de mercados con barreras a la entrada relativamente reducidas, hecho que se manifiesta en la continua entrada y salida de operadores o en la incorporación de buques en las rutas que opera TRASMEDITERRÁNEA, resulta conveniente proceder a un análisis más detallado de la operación con el fin de descartar la posible obstaculización del mantenimiento de la competencia efectiva en ellos.

declaradas compatibles con el mercado común en virtud del Reglamento del Consejo(CE) 1540/98, sobre ayudas a la construcción naval.

VII. PROPUESTA

En atención al análisis anterior, se propone **remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del artículo 15 bis, 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.