

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN **EXPEDIENTE C-0900/17 BOLUDA/CAPSA (Activos)**

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 5 de octubre de 2017 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (“CNMC”) notificación de la concentración consistente en la toma de control exclusivo por BOLUDA TERMINAL MARITIMA DE TENERIFE, S.L.U. (“BOLUDA”) de las unidades de negocio de las terminales públicas de contenedores de los puertos de Santa Cruz de Tenerife (muelle El Bufadero) y de Santa Cruz de la Palma cuya titularidad ostenta actualmente COMPAÑÍA AUXILIAR DEL PUERTO, S.A. (“CAPSA”).
- (2) La notificación ha sido realizada por la empresa adquirente, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 6 de noviembre de 2017 inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (4) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de los activos y pasivos que conforman las unidades de negocio de las terminales públicas de contenedores de los puertos de Santa Cruz de Tenerife (muelle El Bufadero) y de Santa Cruz de la Palma cuya titularidad ostenta actualmente CAPSA por parte de BOLUDA.
- (5) Los activos objeto de la operación comprenden las concesiones públicas y las licencias de estiba de ambas terminales¹, los sistemas informáticos, la maquinaria y los equipos, los contratos con clientes y proveedores, los empleados, así como las existencias correspondientes a dichas unidades de negocio (“negocio adquirido”).
- (6) A tal efecto, BOLUDA de una parte y CAPSA y su filial TIDYAL, S.A.U²³. de otra, suscribieron un contrato de compraventa de activos el [...].
- (7) La operación se incluye, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1 b) de la LDC.

¹ Previa obtención de las correspondientes autorizaciones de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife para la transmisión de la titularidad de las concesiones y de las licencias de estiba.

² [...].

³ Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- (8) De acuerdo con los notificantes, la operación no tiene dimensión comunitaria, al no cumplirse los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento del Consejo (CE) nº 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración.
- (9) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral de cuota de mercado establecido en el artículo 8.1.a) de la misma.

IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1 ADQUIRENTE: BOLUDA

- (10) BOLUDA es una empresa española perteneciente al grupo de igual denominación cuya matriz BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L. está controlada por una persona física ([...])⁴.
- (11) El grupo BOLUDA es un grupo multinacional de origen español que presta servicios marítimos globales. A través de sus distintas filiales opera en las siguientes áreas/divisiones:
- i. Terminales marítimas: participa⁵ en la logística portuaria y en la gestión de diversas terminales portuarias a lo largo de toda la costa española y África occidental, fundamentalmente de contenedores. En España, el grupo BOLUDA gestiona 4 terminales portuarias, 2 en Canarias (Puerto del Rosario en Fuerteventura y Las Palmas de Gran Canaria), una en Sevilla y otra en Vilagarcía de Arousa (Pontevedra)⁶.
 - ii. Remolcadores: actividad indispensable para agilizar el tráfico de los recintos portuarios, es la principal actividad de la compañía⁷ que presta servicios de remolque portuario, costero y de altura, off shore y salvamento marítimo en numerosos puertos de Europa, África, Océano Índico y Latinoamérica. En las Islas Canarias tiene presencia en las islas de Lanzarote (Arrecife), Fuerteventura (Puerto del Rosario), Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canaria), Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) y La Palma (Santa Cruz de la Palma).
 - iii. Transporte marítimo de mercancías: ofrece servicios de transporte marítimo regular de contenedores⁸ entre la Península Ibérica, el archipiélago canario, Baleares, Italia, el norte de Europa y la costa occidental de África.
 - iv. Transporte y suministro de combustible: da servicio a los principales puertos nacionales⁹ con 18 petroleros, estando asimismo presente en Venezuela y

⁴ Controla otras compañías activas [...].

⁵ A través de BOLUDA TERMINALES MARITIMAS, S.A.

⁶ En dichos puertos BOLUDA presta servicios de manipulación de mercancía transportada exclusivamente en contenedor (Puerto del Rosario y Vilagarcía de Arousa), contenedor y mercancía rodada (Sevilla) y de cualquier tipo de mercancía (terminal polivalente de Las Palmas de Gran Canaria).

⁷ A través de su división BOLUDA TOWAGE AND SALVAGE.

⁸ A través de su división BOLUDA LINES.

⁹ A través de BOLUDA TANKERS.

Panamá. En las Islas Canarias presta este servicio en las islas de Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canaria) y Tenerife (Santa Cruz de Tenerife).

- v. Servicios transitarios¹⁰, incluyendo logística integral, fletamentos, transporte aéreo, transporte terrestre, almacenamiento y distribución, cargas especiales, despachos de aduana, etc., principalmente en los puertos de Bilbao y Valencia.

- (12) El volumen de negocios del grupo BOLUDA en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008 fue, según los notificantes, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS GRUPO BOLUDA (millones de euros) 2016		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

IV.2 ADQUIRIDA: Negocio adquirido de CAPSA.

- (13) El negocio adquirido está vinculado con la gestión de las terminales públicas de contenedores de los puertos de Santa Cruz de Tenerife (muelle El Bufadero) y de Santa Cruz de la Palma, cuya titularidad corresponde actualmente a CAPSA¹¹, según concesión de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife con vigencia hasta 28 de octubre de 2024.
- (14) El negocio adquirido presta fundamentalmente servicios portuarios de manipulación de contenedores y de forma más limitada servicios de manipulación de carga general, a granel (únicamente en el puerto de Santa Cruz de la Palma) y mercancía rodada (ro-ro).
- (15) La facturación del negocio adquirido en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, fue, según los notificantes, el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS NEGOCIO ADQUIRIDO (millones de euros) 2016		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

- (16) La operación de concentración afecta al sector de los servicios portuarios de manipulación de mercancías, en los que se produce solapamiento horizontal entre las actividades del grupo adquirente y del negocio adquirido.

¹⁰ A través de BOLUDA CARGO INT'L

¹¹ Perteneciente al grupo naviero PÉREZ Y CIA, S.L.

- (17) Los servicios portuarios de manipulación de mercancías incluyen los servicios de carga, descarga, estiba¹², desestiba¹³, almacenamiento y transbordo de las mercancías objeto de tráfico marítimo que permitan su transferencia entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.
- (18) Tradicionalmente, las autoridades de defensa de la competencia¹⁴ han venido diferenciando mercados dentro de los servicios de manipulación portuaria de mercancías en función del tipo de carga manipulada¹⁵, dados los diferentes requerimientos de servicios, instalaciones e infraestructuras portuarias que precisan.
- (19) Tanto el grupo adquirente como el negocio adquirido prestan fundamentalmente servicios portuarios de manipulación de contenedores, por lo que el análisis de la operación se centrará en la prestación de este tipo de servicios.
- (20) En el mercado de los servicios de terminal portuaria de contenedores, la Comisión¹⁶ ha distinguido entre los servicios prestados a los portacontenedores de gran calado (tráfico de alta mar)¹⁷ y los prestados a buques de corto recorrido¹⁸. Esta segmentación no ha sido considerada por la autoridad española de competencia en sus precedentes en la medida en que las terminales de contenedores en España tienen la capacidad de manipular ambos tipos de buques, según la información recibida de los notificantes en los expedientes correspondientes.
- (21) Adicionalmente, tanto la Comisión como las autoridades españolas han establecido una segmentación del mercado por tipo de tráfico o transporte, distinguiendo así entre:
 - El mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local o de interior (*hinterland traffic*), es decir, los servicios prestados a contenedores transportados directamente hacia/desde buques portacontenedores de gran calado o de largo recorrido (*deep-sea container vessel*) y el interior de un país, por camión o ferrocarril fundamentalmente.

¹² Estiba es la técnica de colocar la carga a bordo para ser transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga.

¹³ Desestiba consiste en liberar la mercancía de sus sujeciones, desapilarla, arrastrarla hasta colocarla al alcance del gancho de la grúa; y elevarla la misma hasta la línea imaginaria vertical al costado del barco, para su posterior descarga.

¹⁴ C-0877/17 COSCO/NOATUM PORT, C/0711/15 APM TERMINALS/GRUP MARITIM TCB, C-218/10 BERGE MARITIMA/CANTINA, N-06071 PORTOBAR/A.PEREZ Y CIA/GRUP MARITIM y los expedientes comunitarios COMP/M 5093 DP WORLD/CONTI 7 /RICKMERS/ DP WORLD BREAKBULK JV., M.6917 FSI/MERIT/YILDIRIM/CMA CGM COMP/M.3829 MAERSK/PONL, COMP/JV.56 HUTCHINSON/ECT, COMP/JV.55 HUTCHINSON/RCPM/ECT.

¹⁵ Fundamentalmente contenedores, graneles (líquidos y sólidos) y carga rodada (ro-ro). En cuanto a la mercancía general no contenerizada, los precedentes nacionales y comunitarios no han concluido de forma precisa si constituye o no un mercado de producto diferenciado al no resultar necesario para la valoración de los casos analizados.

¹⁶ COMP/JV.56 HUTCHINSON/ECT y COMP/JV.55 HUTCHINSON/RCPM/ECT.

¹⁷ "Deep sea vessels", buques que transportan mercancías entre continentes, con una capacidad superior a 3.000 TEU, unidad de medida internacional utilizada en transporte marítimo de carga equivalente a un contenedor de 20 pies.

¹⁸ "Short sea vessels", transporte marítimo de corta distancia, entre puertos situados en el territorio de la UE o entre éstos y puertos situados en países terceros con una línea de costa en los mares ribereños que rodean Europa.

- El mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo (*transshipment*), es decir, los servicios prestados a contenedores destinados a continuar su transporte en barco hacia otros puertos¹⁹.
- (22) El negocio adquirido está especialmente presente en el mercado de los servicios para tráfico local, siendo marginales sus actividades para tráfico de transbordo, mientras que el grupo adquirente presta ambos tipos de servicios. Esta Dirección de Competencia centrará su análisis en el mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local, aportando asimismo información del mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo.
- (23) Adicionalmente, el grupo adquirente viene prestando otros servicios portuarios verticalmente relacionados con los servicios de terminal de contenedores en varios puertos españoles, fundamentalmente servicios de transporte marítimo regular de contenedores, remolque portuario, suministro de combustible, servicios transitorios y logística integral, que también serán analizados para valorar los efectos de la operación.

V.2 Mercado geográfico

- (24) Los precedentes analizados en este sector vienen señalando que el ámbito geográfico del mercado de los servicios de terminal de contenedores es más amplio que el del puerto en el que se prestan.
- (25) En el caso del **mercado de terminal de contenedores para tráfico local**, el mercado geográfico vendría determinado por el área de influencia de los puertos, es decir por el conjunto de puertos susceptibles de servir a los mismos puntos de un mercado interior de forma económicamente eficiente.
- (26) En este sentido, la capacidad de servir a un punto de destino estará en función de la distancia a la que dicho punto interior se encuentra respecto de la terminal de contenedores, así como de las infraestructuras disponibles para la descarga y posterior transporte.
- (27) En el caso de los puertos españoles, los precedentes nacionales han venido señalando que la situación geográfica particular de la Península Ibérica genera poca sustituibilidad para el tráfico local con destino a otros países, con la excepción de Portugal, por lo que el ámbito geográfico del mercado podría comprender la Península Ibérica o exclusivamente España. En todos los casos se dejó abierta la definición del mercado, valorando la operación en ambas alternativas de mercado.
- (28) El notificante señala que en ninguno de dichos precedentes se ha analizado la situación especial de Canarias, cuyas particularidades geográficas justificarían, como mínimo, una distinción entre los servicios para tráfico local prestados en las terminales de las islas Canarias de las situadas en los puertos peninsulares

¹⁹ El tráfico de transbordo puede a su vez subdividirse en transporte de relevo (*relay traffic*) y transporte secundario (*feeder traffic*). El término relevo hace referencia al traslado de contenedores entre buques de largo recorrido, mientras que el término secundario se emplea para referirse al traslado hacia/desde buques de largo recorrido desde/hacia buques de corto recorrido (buques de enlace o *feeder vessels*). La Comisión en el asunto COMP/JV.56 HUTCHINSON/ECT consideró que no existían pruebas suficientes que justificasen una segmentación ulterior del mercado de transbordo en mercados específicos secundarios y de relevo.

españoles. Esta distinción sí se ha realizado respecto a los servicios para tráfico de transbordo.

- (29) Ahondando en lo anterior, el notificante señala asimismo la limitada sustituibilidad existente en la práctica entre las terminales situadas en las diferentes islas en la manipulación de mercancías destinadas al tráfico local, dado el encarecimiento que el traslado interinsular representa en los costes del flete. En su opinión, el ámbito geográfico de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local en Canarias debería considerarse de forma individual para cada isla.
- (30) Esta Dirección de Competencia está de acuerdo con el notificante en que la situación geográfica de Canarias justifica su consideración como un mercado geográfico separado del resto de puertos españoles, no considerando, sin embargo, necesario determinar si cada isla constituye o no un mercado geográfico propio. Dado lo anterior, se analizará la incidencia de la operación en Canarias así como en aquellas islas en las que opera el negocio adquirido, Tenerife y La Palma, donde no se encuentra presente el grupo adquirente (activo en las islas de Fuerteventura y Gran Canaria).
- (31) En cuanto al **mercado de terminal de contenedores para tráfico de transbordo**, los precedentes han venido considerando que los puertos españoles se integrarían en dos ámbitos geográficos relevantes: el Mediterráneo Occidental²⁰, por una parte, que abarcaría los puertos de España (salvo las Islas Canarias), Portugal, el sur de Francia, Italia y Malta y, por otro, las Islas Canarias.
- (32) El notificante considera que una definición de mercado que se adaptara mejor a la situación actual sería aquella que englobase a los puertos situados en las islas Canarias junto a los situados en la costa sur de España (especialmente Algeciras), Portugal (Lisboa) y la costa noroeste de África (Tánger, Agadir en Marruecos, Nouadhibou y Nouakchott en Mauritania y Dakar en Senegal).
- (33) Dado los precedentes y la presencia marginal que el negocio adquirido tiene en este mercado, esta Dirección de Competencia no considera necesario establecer una definición precisa del mismo, analizando la incidencia de la operación en el mercado de terminal de contenedores para tráfico de transbordo en Canarias.
- (34) En estos ámbitos geográficos el grupo adquirente viene prestando servicios portuarios y marítimos conexos, en algunos casos verticalmente relacionados con las actividades de terminal de contenedores, en concreto, servicios de transporte marítimo regular de contenedores, servicios de remolque portuario, servicios de suministro de combustible y de logística integral.
- (35) En el caso de los **servicios de transporte marítimo regular de contenedores** entre la Península Ibérica y el archipiélago canario, la actividad de BOLUDA

²⁰ Previamente, la Comisión reconoció que el Mediterráneo Oriental constituía un mercado geográfico distinto del Mediterráneo Occidental en el mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo (asuntos COMP/M.1651 MAERSK/SEA LAND y COMP/M.1674 MAERSK/ECT).

LINES se organiza en tres zonas o fachadas: (i) Fachada Mediterránea²¹, (ii) Fachada Norte²², y (iii) Fachada Sur²³.

- (36) El grupo BOLUDA presta servicios de **remolque portuario** en las islas de Lanzarote (Arrecife), Fuerteventura (Puerto del Rosario), Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canaria), Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) y La Palma (Santa Cruz de La Palma) y servicios de **suministro de combustible** en las islas de Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canaria) y Tenerife (Santa Cruz de Tenerife).

VI. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VI.1. Estructura de la oferta

- (37) La oferta de los mercados de servicios de terminal de contenedores para tráfico local y para tráfico de transbordo en España está principalmente constituida por importantes operadores pertenecientes a grupos navieros activos tanto a nivel nacional (BOLUDA, TRASMEDITERRANEA o BALEARIA) como internacional (MAERSK, MSC, COSCO, GRIMALDI o HYUNDAI). Junto a ellos existen pequeños operadores independientes, que principalmente se dedican a cargas no contenerizadas (gráneles y vehículos).

Mercado de servicios de terminal de contenedores para tráfico local

- (38) La isla de **Tenerife** cuenta con dos puertos, el puerto de Santa Cruz de Tenerife y el puerto de Los Cristianos, aunque solamente el primero de ellos cuenta con terminales de contenedores, en concreto dos:
- La terminal de contenedores “El Bufadero”, operada actualmente por CAPSA y objeto de la presente operación, con una capacidad de 400.000 TEU²⁴/año.
 - La terminal de contenedores de la “Dársena del Este”, operado por la Terminal de Contenedores de Tenerife, S.A. (“TCTenerife”), consorcio formado por Obrascón Huarte Lain, S.A. (OHL) y Marítima Dávila, S.A., con una capacidad de [...] TEU/año.
- (39) El cuadro siguiente muestra las cuotas que el negocio adquirido presenta en el mercado de servicios de terminal de contenedores para tráfico local en la isla de **Tenerife**, en términos de capacidad y TEU efectivamente manipulados, según datos aportados por el notificante, procedentes de la Autoridad Portuaria de Tenerife.

²¹ Operando desde los puertos de Barcelona, Valencia y Alicante hasta las islas de Lanzarote (Arrecife), Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canaria), Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) y la Palma (Santa Cruz de la Palma).

²² Operando entre los puertos de Bilbao, Vilagarcía de Arousa y Lisboa y las islas de Lanzarote (Arrecife), Fuerteventura (Puerto del Rosario), Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canaria) y Tenerife (Santa Cruz de Tenerife).

²³ Operando indirectamente (a través de un acuerdo con OPDR) entre el puerto de Sevilla y las islas de Lanzarote (Arrecife), Fuerteventura (Puerto del Rosario), Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canaria), Tenerife (Santa Cruz de Tenerife) y la Palma (Santa Cruz de la Palma)

²⁴ Unidad de medida de capacidad de carga en el transporte marítimo. Representa la capacidad de carga de un contenedor de veinte pies (de sus siglas en inglés *Twenty-foot Equivalent Unit* y suele ser utilizada para indicar la capacidad de carga en barcos portacontenedores o la capacidad de prestación del servicio de un puerto.

Mercado de servicios de terminal de contenedores para tráfico local en Tenerife.				
OPERADOR	TEU manipulados 2014	TEU manipulados 2015	TEU manipulados 2016	Capacidad 2016
Negocio adquirido	[60-70%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]
TCTenerife	[30-40%]	[50-60%]	[50-60%]	[60-70%]
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

- (40) La isla de **La Palma** únicamente cuenta con un puerto, el de Santa Cruz de La Palma, que posee una terminal de contenedores, actualmente operada por CAPSA que tiene una capacidad de [...] TEU/año y otra dedicada al tráfico Ro-Ro²⁵, que asimismo gestiona mercancía rodante contenerizada. Esta última terminal es operada por Cabrera Martín, S.A.
- (41) A continuación se muestra las cuotas que el negocio adquirido presenta en el mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local en la isla de **La Palma**, en TEU efectivamente manipulados, según datos aportados por el notificante, procedentes de la Autoridad Portuaria de Tenerife

Mercado de servicios de terminal de contenedores para tráfico local en La Palma.			
OPERADOR	TEU manipulados 2014	TEU manipulados 2015	TEU manipulados 2016
Negocio adquirido	[80-90%]	[80-90%]	[70-80%]
Cabrera Martin	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]
Total	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

- (42) El cuadro siguiente muestra las cuotas que las partes y sus principales competidores presentan en el mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local en **Canarias**, según datos aportados por el notificante, basados en información procedente de las Autoridades Portuarias de Tenerife y Las Palmas

Mercado de servicios de terminal de contenedores para tráfico local en Canarias.			
OPERADOR	TEU manipulados 2014	TEU manipulados 2015	TEU manipulados 2016
BOLUDA	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]
Negocio adquirido	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]
BOLUDA+ negocio adquirido	[40-50%]	[30-40%]	[30-40%]
Operaciones Portuarias Canarias (OPCSA)*	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]
TCTenerife**	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]
Terminal Marítima de Arrecife (T.M.A)	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
Estibadora Majorera, S.L	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
Paukner Lanzarote, S.L.	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
Cabrera Martín, S.A.	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
Total	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

*Su capital social está controlado por MSC y NOATUM

** Su capital social está controlado por OHL y MARÍTIMA DÁVILA.

²⁵ El notificante señala que los buques Ro-Ro, destinados al transporte de carga rodada pueden ser habilitados, mediante la instalación de plataformas, para el transporte de carga contenerizada, por lo que algunas terminales habilitadas para la gestión de mercancía rodada también pueden gestionar mercancía rodada contenerizada.

Mercado de servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo

- (43) Según el notificante, la presencia del negocio adquirido en el mercado de terminal de contenedores para tráfico de transbordo en Canarias es marginal, representando únicamente el [0-10%] del mismo en términos de TEU, siendo la del grupo BOLUDA del [10-20%]. La cuota resultante de la operación asciende al **[10-20%]** del mercado considerado.

Mercados relacionados en los que está presente el grupo adquirente:

1. Transporte marítimo regular de contenedores

- (44) El notificante no aporta información segregada para las 3 fachadas marítimas desde las que presta servicio de transporte marítimo regular de contenedores entre la Península Ibérica y el archipiélago canario (fachadas mediterráneas, norte y sur), estimando únicamente la cuota que el grupo tendría en el conjunto de dichas fachadas y en términos de capacidad de transporte de los buques. Según sus propias estimaciones²⁶, la cuota de BOLUDA ascendería al **[20-30%]** del mercado del transporte marítimo regular de contenedores entre la Península Ibérica y el archipiélago canario²⁷.
- (45) Otros importantes operadores activos en el mercado son OPDR ([10-20%]), TRASMEDITERRANEA ([10-20%]), WEC LINES ([10-20%]), NISA MARITIMA ([0-10%]), JSV LOGISTIC ([0-10%]) o CMA-CGM ([0-10%]).

2. Servicios de remolque portuario

- (46) El grupo BOLUDA [...] para la prestación de servicios de remolque portuario en Canarias, ostentando por tanto una cuota del [90-100%]. No obstante, es preciso señalar que dicho servicio tiene carácter de servicio público portuario por lo que BOLUDA tiene impuestas determinadas obligaciones en su prestación, en particular tiene que ofrecer una cobertura universal, estando obligado a atender toda la demanda razonable en condiciones no discriminatorias.

3. Servicios de suministro de combustible

- (47) También la prestación de servicios de suministro de combustible es un servicio portuario sujeto a habilitación por parte de la autoridad portuaria, aunque en este caso son seis las empresas habilitadas para la prestación de este servicio en Canarias. El notificante estima que la cuota de BOLUDA en la prestación de este servicio en Canarias es inferior al 15%.

²⁶ Partiendo de la oferta semanal total de transporte marítimo regular de contenedores en las 3 fachadas y utilizando la unidad TEU a 14 toneladas al objeto de estandarizar las capacidades de los diferentes buques.

²⁷ Incluyendo la capacidad de transporte de los buques de OPDR empleada por BOLUDA para el transporte de contenedores entre el puerto de Sevilla y los puertos canarios, en base al acuerdo suscrito entre ellos. Según el notificante, los TEU que BOLUDA transporta con OPDR suponen el [...] de su capacidad de carga total semanal.

4. Servicios logísticos

- (48) La prestación por parte de BOLUDA de servicios logísticos en Canarias resulta marginal en el conjunto del mercado canario, estando su cuota por debajo del [0-10%] según el notificante.

VI.2. Demanda y fijación de precios

- (49) La demanda de los servicios de terminal de contenedores está principalmente constituida por compañías navieras, expedidores de la carga, armadores o agentes.
- (50) Se trata pues de clientes profesionales que seleccionan entre las terminales portuarias de un mismo puerto, las existentes en otros puertos de España y del Mediterráneo, en función del precio y la calidad ofrecida, pudiendo cambiar de proveedor de estos servicios con relativa facilidad²⁸. En este sentido, el notificante señala que [...].
- (51) En cuanto a los precios, la normativa en esta materia reconoce expresamente a las Autoridades Portuarias la posibilidad de establecer tarifas máximas para la prestación de servicios portuarios²⁹. En este sentido, la práctica totalidad de las autoridades portuarias en España tienen establecidas tarifas máximas, bien de forma específica para las terminales portuarias de carga en régimen de concesión, o bien aplicables con carácter general a los servicios portuarios prestados en la totalidad de las terminales que integran el puerto.
- (52) La fijación de precios por los distintos operadores se efectúa, por tanto, tomando como referencia las tarifas máximas aplicables en cada puerto y de forma individualizada con cada uno de los clientes, en función de los volúmenes de carga gestionada.
- (53) El notificante señala que, dado que en España los operadores que compiten en un mismo puerto están obligados a utilizar la misma mano de obra³⁰ y el equipamiento suele tener características similares, la diferenciación entre ellos actualmente depende en gran medida de la fiabilidad de los servicios prestados y de la gestión eficiente de los mismos. No obstante, el notificante señala que las modificaciones impuestas por el Real Decreto-ley 8/2017 hacen previsible la

²⁸ Los costes de cambio dependerán de las condiciones contractuales acordadas en cada caso.

²⁹ Y de revisar periódicamente las tarifas máximas.

³⁰ Según el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante ("Ley de Puertos del Estado") el servicio de manipulación de mercancías tiene la consideración de servicio público portuario. En base a esa circunstancia, la normativa portuaria exige que las empresas de manipulación de carga participen financieramente en el capital de las llamadas SAGEPs (Sociedad Anónima de Gestión de Estibadores Portuarios) del puerto español de interés general de que se trate, que serán las que les proporcionaran la mano de obra requerida con carácter prioritario. No obstante, según la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 11 de diciembre de 2014 en el asunto C-576/13, esta normativa infringe el Derecho de la Unión Europea. Por ello, este sistema ha sido modificado recientemente a través del Real Decreto-ley 8/2017, de 12 de mayo, por el que se modifica el régimen de los trabajadores para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías. En este texto se establece la progresiva eliminación de las SAGEPs, durante un periodo transitorio de tres años, y la liberalización del sector.

existencia de una mayor diferenciación en costes y, por tanto, en precios de aquí en adelante.

VI. 3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (54) El servicio portuario de manipulación de mercancías tiene carácter de servicio público portuario regulado por la Ley de Puertos del Estado. Para la prestación del servicio en un determinado puerto es necesario contar con la licencia otorgada por la Autoridad Portuaria correspondiente, por un periodo de tiempo predefinido³¹ y por lo general de forma no exclusiva.
- (55) No obstante, en el caso de que la Autoridad Portuaria correspondiente limite el número de prestadores del servicio, atendiendo a razones de disponibilidad de espacios, de la capacidad de las instalaciones, de la seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas y motivadas, las licencias se otorgan mediante licitación pública a la que podrán presentarse todas aquellas empresas que cumplan ciertos criterios generales de solvencia técnica, financiera y profesional que permitan hacer frente a las obligaciones resultantes del servicio en condiciones adecuadas.
- (56) El notificante señala que dicha circunstancia no constituye una barrera sustancial de acceso al mercado, como tampoco lo es la realización de inversiones en activos fijos, en la medida en que puede asumirse sin dificultades accediendo a financiación, a la que tiene acceso cualquier operador. Tampoco existen barreras tecnológicas.
- (57) De lo anterior se desprende que las principales barreras de acceso al mercado son de carácter legal y financiero, aunque en ningún caso constituyen barreras significativas de acceso al mercado.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (58) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo por el grupo BOLUDA del negocio de terminal de contenedores de CAPSA en los puertos de Santa Cruz de Tenerife (muelle El Bufadero) y de Santa Cruz de la Palma.
- (59) Como resultado de la operación, en los servicios de terminal de contenedores para tráfico local BOLUDA adquiriría la participación del negocio adquirido en dos islas canarias donde no está presente, en particular con el [40-50%] en la isla de Tenerife y del [70-80%] en la isla de La Palma.
- (60) De esta forma, BOLUDA fortalecerá su presencia en el mercado de terminal de contenedores para tráfico local en Canarias, donde ya opera en las terminales del Puerto del Rosario (Fuerteventura) y Las Palmas de Gran Canaria, haciéndose líder con una cuota del [30-40%] (incremento del [10-20%]), según volumen de carga transportada.

³¹ que varían entre los seis y los treinta años dependiendo de las inversiones que tenga que llevar a cabo el prestador del servicio

- (61) En todo caso, en este mercado operan importantes competidores como OPCSА, participadas por los grupos navieros MSC y NOATUM, que posee el [30-40%], o TCTenerife, consorcio formado por la constructora OHL y Marítima Dávila, con el [10-20%].
- (62) Adicionalmente, BOLUDA fortalecerá marginalmente su presencia en el mercado de terminal de contenedores para tráfico de transbordo en Canarias, hasta alcanzar una cuota del [10-20%] (adición del [0-10%]), donde también están presentes competidores como OPCSА y TCTenerife.
- (63) En cuanto a la prestación por el grupo BOLUDA en Canarias de diversos servicios portuarios y marítimos relacionados con las actividades de terminal de contenedores, la cuota de BOLUDA es superior o próxima al 25% en dos mercados: (i) en el mercado de prestación de servicios de remolque portuario, con una cuota del [90-100%], y (ii) en el mercado de transporte marítimo regular de contenedores entre la Península Ibérica en su conjunto y las islas Canarias, con una cuota del [20-30%], donde operan otros competidores relevantes en el mercado como OPDR ([10-20%]), TRASMEDITERRANEA ([10-20%]), WEC LINES ([10-20%]), NISA MARITIMA ([0-10%]), JSV LOGISTIC ([0-10%]) o CMA-CGM ([0-10%]).
- (64) En todo caso es preciso señalar que tanto los servicios de terminal de contenedores como los servicios de remolque portuario, tienen carácter de servicio público, estando la/s empresa/s prestadoras de dichos servicios obligadas a ofrecer una cobertura universal y atender la demanda en condiciones no discriminatorias. De lo anterior se desprende que la operación propuesta no implicará restricciones significativas a la competencia en los mercados relacionados verticalmente, esencialmente en los mercados de transporte marítimo regular de contenedores.
- (65) A la luz de las consideraciones anteriores, no es previsible que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en el mercado analizado, por lo que es susceptible de ser autorizada en primera fase sin compromisos.

IX. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia se propone autorizar la concentración, en aplicación del artículo 57.2.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.