C/0922/18

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN
EXPEDIENTE C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA

I. ANTECEDENTES

(1) Con fecha 5 de febrero de 2018 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) notificación de la operación de concentración consistente en la toma de control exclusivo de COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. (TRASMEDITERRÁNEA) por parte de una filial de BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L., matriz del grupo NAVIERA ARMAS (ARMAS).

(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 los umbrales establecidos en las letras a) y b) 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) Con fecha 8 de febrero de 2018 la Dirección de Competencia, conforme a lo previsto en los artículos 37.2.b) y 55.5 de la LDC, requirió del notificante información de carácter necesario para la resolución del expediente, que fue cumplimentada el 22 de febrero de 2018. Posteriormente, con fechas 2 y 14 de marzo de 2018, la Dirección de Competencia realizó nuevos requerimientos de información a ARMAS que fueron contestados respectivamente el 9 y el 13 de marzo de 2018.

(4) Simultáneamente, con fechas 14 y 15 de febrero de 2018, en virtud de lo dispuesto en los artículos 37.1.b y 55.6 de la LDC, esta Dirección de Competencia solicitó a terceros operadores y a la Dirección General de Marina Mercante (DGMM) información necesaria para la adecuada valoración de la concentración, acordando que dichos requerimientos suspendían el transcurso de los plazos máximos para resolver. La última respuesta a dichos requerimientos de información tuvo entrada en la CNMC el 14 de marzo de 2018.

(5) Considerando las suspensiones simultaneas de los requerimientos de información formulados al interesado y a terceros operadores, la Dirección de Competencia acordó el levantamiento de la suspensión del plazo máximo para resolver con efectos a partir del 15 de marzo de 2018.

(6) El 17 de noviembre de 2017, tuvo entrada en la CNMC escrito que denunciaba la falta de viabilidad de la operación notificada y los efectos de la operación sobre la competencia en el mercado que fue reiterado posteriormente, dando origen al expediente CNS/DC/118/18. El 2 de marzo de 2018 la Dirección de Competencia acordó la acumulación de dicho expediente con el actual, dada la conexión directa entre ambos[1].

[1] El escrito de denuncia, entre otras cuestiones, plantea los riesgos para la competencia efectiva que resultarían de la operación propuesta en las áreas Península-Canarias y Sur Península-Norte de África, que serán considerados por esta CNMC al analizar la operación. El resto de cuestiones incluidas en el escrito de denuncia quedan fuera del ámbito de actuación de la CNMC, ya

(7) Con fecha 14 de marzo de 2018, en virtud de lo dispuesto en el artículo 55.6 de la LDC, esta Dirección de Competencia solicitó a las Autoridades Portuarias de Tenerife y Las Palmas información de carácter necesario para la resolución del expediente, que fue cumplimentada el 5 y 6 de abril de 2018 respectivamente.

(8) Con fecha 16 de marzo de 2018, el notificante presentó una propuesta de compromisos al amparo del artículo 59 de la LDC, al objeto de resolver los posibles obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que puedan derivarse de la concentración. En virtud de lo establecido en el artículo 59.2 de la LDC, la presentación de esta propuesta de compromisos amplía en 10 días el plazo máximo para resolver y notificar la resolución en primera fase, de acuerdo con el artículo 36.2.a) de la LDC.

(9) Con fecha 19 de marzo de 2018[2], en virtud de lo dispuesto en los artículos 37.1.b y 55.6 de la LDC, la Dirección de Competencia remitió la propuesta de compromisos a terceros operadores al objeto de que pudieran valorar su idoneidad para resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que podían derivarse de la operación notificada, acordando el 20 de marzo de 2018 que dichos requerimientos suspendían el transcurso de los plazos máximos para resolver. La última respuesta a dichos requerimientos de información tuvo entrada en la CNMC el 12 de abril de 2018.

(10) El 22 de marzo de 2018 se hizo requerimiento de información a FÖRDE REEDEREI SEETOURISTIK IBERIA, S.L.U (en adelante, FRS), en virtud de lo dispuesto en los artículos 39.1 y 59.3 de la LDC a fin de valorar la adecuación de los compromisos presentados por la notificante para resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva, así como para valorar la idoneidad de FRS como operador adecuado para la cesión de determinados activos de GRUPO NAVIERA ARMAS. La respuesta a dicho requerimiento de información tuvo entrada mediante escritos de fecha 18 y 23 de abril de 2018.

(11) Con fecha 16 de mayo de 2018, el notificante remitió a la CNMC una nueva versión de su propuesta de compromisos.

(12) A la vista de lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 28 de mayo inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

---

que conforme a lo establecido en el artículo 10 de la LDC la CNMC valorará la concentración económica atendiendo a la posible obstaculización del mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados afectados.

[2] En esa misma fecha y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 69.3 del RDC la Dirección de Competencia trasladó la propuesta de compromisos al Consejo de la CNMC para su conocimiento.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

(13) La operación de concentración notificada consiste en la toma de control exclusivo de TRASMEDITERRÁNEA por parte del grupo ARMAS, mediante la adquisición del 92,71% de su capital social[3][4].

(14) A tal efecto, los accionistas de TRASMEDITERRÁNEA poseedores de dicho porcentaje accionarial[5] y el grupo ARMAS[6] suscribieron un contrato de compraventa el […].

(15) La operación se incluiría, de este modo, en el supuesto del artículo 7.1.b) de la LDC.

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

(16) 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.

(17) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse los umbrales de cuota de mercado y facturación establecido en el artículo 8.1.a) y b) de la misma.

IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS

(18) El contrato de compraventa suscrito por las partes el […] incluye un pacto de no competencia por el que los vendedores (grupo ACCIONA) se comprometen a no desarrollar la actividad de transporte marítimo en las líneas actualmente operadas por TRASMEDITERRÁNEA, durante un periodo [no superior a dos años] desde la fecha de cierre de la operación.

(19) Quedan fuera del pacto de no competencia: […].

(20) Adicionalmente, el contrato de compraventa incluye un pacto de no captación de igual duración que el pacto de no competencia, por el que los vendedores se comprometen a no dirigirse activamente ni contactar o tratar de contratar a ningún empleado relevante de la adquirida, excepto los identificados expresamente en el propio contrato.

(21) Por otro lado, el contrato de compraventa contempla ciertas obligaciones de suministro, […], sin que dicho periodo pueda exceder de [no superior a un año] a contar desde la fecha de cierre de la operación.

IV.1 Valoración

(22) El artículo 10.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, establece que "*en su caso, en la valoración de una concentración económica*

[3] Que se unirá a la participación accionarial que ARMAS ya posee actualmente en TRASMEDITERRÁNEA y que asciende al 1,13% de su capital social.

[4] Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial

[5] […].

[6] […].

podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización".

(23) Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios existentes en la materia y lo establecido en la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), esta Dirección de Competencia considera que en el presente caso el contenido y la duración de los pactos de no competencia y no captación y las obligaciones de suministro no van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, considerándose parte integrante de la misma.

V. EMPRESAS PARTÍCIPES

V.1 ARMAS

(24) ARMAS es un grupo naviero español cuya matriz BAHÍA DE LAS ISLETAS, S.L está controlada de forma exclusiva por una persona física (Antonio Armas Fernández) que posee el [60-70%] de su capital social.

(25) El grupo ARMAS está principalmente activo en la prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga general y de pasajeros, incluyendo vehículos en régimen de equipaje[7], en las siguientes tres áreas geográficas[8]:

1. Sur Península-Norte de África: líneas Motril-Melilla, Almería-Melilla, Motril-Alhucemas, Motril-Nador y Almería-Nador.
2. Península-Canarias: líneas Huelva-Tenerife, Huelva-Gran Canaria y Huelva-Lanzarote.
3. Interinsular canario: líneas Fuerteventura-Lanzarote, Fuerteventura-Gran Canaria, Fuerteventura-Tenerife, Gomera-Tenerife, Gomera-Hierro, Gomera-La Palma, Gomera-Gran Canaria, La Palma-Tenerife, Lanzarote-Gran Canaria, Lanzarote-Tenerife, Gran Canaria-Tenerife y Hierro-Tenerife[9].

(26) Adicionalmente, el grupo ARMAS presta servicios de transporte de mercancías por carretera[10], servicios portuarios de consignación, despacho aduanero, estiba y desestiba y servicios de alquiler (charteo) de medios de navegación.

---

[7] Esta actividad representa el 94,7% de la facturación del grupo ARMAS (41% transporte de carga general y 53,7% transporte de pasajeros y vehículos).

[8] Para lo que cuenta con una flota de 13 ferry Ro-Pax que pueden trasportar simultáneamente carga rodada y pasajeros (y vehículos en régimen de equipaje) con una antigüedad media de […]. ARMAS también dispone de concesiones sobre activos localizados en varios espacios portuarios, incluyendo atraques/rampas para el embarque y desembarque de mercancías y pasajeros en los puertos de Las Palmas de Gran Canaria, Huelva y Motril (Granada). Adicionalmente ARMAS cuenta con distintas autorizaciones administrativas para la utilización de distintos elementos portuarios (oficina de venta, parcela para embarque y desembarque y depósito de mercancías, etc.) en varios puertos.

[9] La línea Santa Cruz de Tenerife/Los Cristianos-La Estaca-Los Cristianos/Santa Cruz de Tenerife prestada por ARMAS está sometida a obligaciones de servicio público, con el fin de satisfacer las necesidades básicas de comunicación entre las islas de Tenerife y El Hierro. El contrato suscrito entre ARMAS y la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, tras la prórroga de un año, vence el 20 de noviembre de 2018, siendo no obstante prorrogable por otro año más mediante acuerdo entre ambas partes.

[10] De forma complementaria al transporte marítimo, ARMAS ofrece servicios de transporte por carretera a los clientes que transportan su mercancía en los barcos del grupo bajo las modalidades puerta-a-puerta o muelle-a-puerta. En Canarias, ARMAS presta dicho servicio a través de su filial TRANSPORTES INTERCANARIOS, S.A. ("TISA") […] mientras que en la Península siempre recurre a la subcontratación de servicios de terceros para el transporte por carretera puerta a puerta. No

(27) La facturación del grupo ARMAS en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC fue, según los notificantes, el siguiente:

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

Fuente: Notificación

V.2. TRASMEDITERRÁNEA

(28) TRASMEDITERRÁNEA es un grupo naviero español perteneciente al grupo ACCIONA.

(29) TRASMEDITERRÁNEA esta principalmente activo en la prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga general y de pasajeros, incluyendo vehículos en régimen de equipaje[11] en las siguientes cinco áreas geográficas[12]:

1. Sur Península-Norte de África: líneas Algeciras-Ceuta, Algeciras-Tánger MED, Málaga-Melilla, Almería-Melilla, Almería-Nador, Almería-Orán y Almería-Ghazaouet.
2. Península-Canarias: líneas Cádiz-Lanzarote, Cádiz-Gran Canaria, Cádiz-La Palma, Cádiz-Fuerteventura y Cádiz-Tenerife.
3. Interinsular canario: líneas Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria-La Palma, Lanzarote-Gran Canaria, Gran Canaria-Fuerteventura, La Palma-Fuerteventura, Lanzarote-La Palma, Lanzarote-Tenerife, Tenerife-La Palma y Tenerife-Fuerteventura.
4. Península-Baleares: líneas Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mallorca, Barcelona-Menorca, Valencia-Ibiza, Valencia-Mallorca, Valencia-Menorca y Gandía-Ibiza
5. Interinsular balear: líneas Mallorca-Menorca, Ibiza-Mallorca, Menorca-Mallorca e Ibiza-Formentera (no operada actualmente, […]).

(30) Actualmente TRASMEDITERRÁNEA opera dos contratos de gestión de servicios de navegación de interés público, uno entre la Península y Canarias[13] y otro entre la Península y Melilla (líneas Málaga-Melilla y Almería-Melilla)[14].

(31) Adicionalmente, TRASMEDITERRÁNEA presta servicios de transporte de mercancías por carretera[15], portuarios de consignación, despacho aduanero,

obstante, el notificante señala que se trata de una actividad marginal del grupo […]. Adicionalmente es preciso considerar que los servicios muelle a muelle son la principal modalidad de contratación de los servicios de transporte marítimo de carga en la ruta Península-Canarias e interinsular canario, representando el [80-90%] y el [80-90%] respectivamente de los contratos de carga, según el notificante.

[11] Esta actividad representa el [60-70%] de la facturación del grupo TRASMEDITERRÁNEA ([30-40%] transporte de carga y [30-40%] transporte de pasajeros y vehículos).

[12] Para ello cuenta con una flota de 21 buques (14 ferry Ro-Pax, 4 fast ferry Ro-Pax y 3 Ro-Ro) con una antigüedad media de […] Adicionalmente, TRASMEDITERRANEA fleta un buque Con-Ro […].

[13] Adjudicado a TRASMEDITERRÁNEA el 27 de febrero de 2018, que entró en vigor el 1 de abril de 2018 y con vigencia hasta el 31 de marzo de 2020, prorrogable por otros dos años.

[14] Con vigencia hasta el 31 de octubre de 2019.

[15] TRASMEDITERRÁNEA, a traves de sus filiales TRASMEDITERRÁNEA CARGO, S.A.U. y HERMES LOGÍSTICA, S.A. (conjuntamente actúan en el mercado bajo la marca “Acciona Logística”) ofrece servicios de transporte por carretera puerta a puerta en el territorio Peninsular (donde se localizan todos sus activos […] Dichos servicios son subcontratados íntegramente en Canarias. Adicionalmente, el grupo TRASMEDITERRÁNEA ofrece servicios de almacenamiento y distribución para lo que

estiba y desestiba y charteo de medios de navegación, así como servicios de gestión de terminales portuarias en los puertos de Cádiz[16] y Barcelona[17] y de forma temporal en Valencia[18]. De forma residual, TRASMEDITERRÁNEA presta servicios de transporte marítimo irregular de carga general[19] y de agencia de viaje.

(32) La facturación de TRASMEDITERRÁNEA, en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC fue, según los notificantes, el siguiente:

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

Fuente: Notificación

VI MERCADOS RELEVANTES

VI.1. Mercado de producto

(33) La operación de concentración analizada despliega efectos en el sector de la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga en las zonas Sur de la Península-Norte de África, Península-Canarias y en el ámbito interinsular canario, en el que se encuentran presentes tanto el grupo adquiriente como el adquirido[20].

(34) Adicionalmente, TRASMEDITERRANEA presta servicios de transporte marítimo regular de carga y pasajeros en la zona Península-Baleares e insular balear, actividades que no serán objeto de análisis posterior por cuanto la operación supondrá la asunción por ARMAS de la posición competitiva de esa empresa, sin que ello genere cambio sustancial alguno en la estructura competitiva de dichos mercados[21].

---

cuenta con […] almacenes situados fuera del recinto portuario […] donde fundamentalmente realiza actividades de consolidación y preparación de mercancia en unidades de carga completa y/o grupaje desde/hacia las zonas geográficas en las que operan (Canarias, Baleares y Norte de Africa). La facturación de las actividades de transporte de mercancías por carretera, almacenamiento y distribución de TRASMEDITERRÁNEA ascendió a […] millones de euros en 2016, según el notificante.

[16] […].

[17] […].

[18] […].

[19] […].

[20] Ambos grupos están asimismo presentes en varios mercados verticalmente relacionados con el transporte marítimo como son el charteo de medios de navegación, la prestación de servicios portuarios de consignación, estiba y desestiba y despacho aduanero y prestación de servicios de transporte por carretera a la carga transportada por vía marítima (servicios “muelle a puerta” o “puerta a puerta”). Asimismo, la adquirida está presente en los mercados de agencias de viaje, gestión de terminales portuarias y logística. Dada la reducida actividad de las partes en estos mercados no serán considerados mercados relevantes a efectos del análisis de esta operación.

[21] En relación al trafico **Península-Baleares**, los precedentes distinguen las rutas Península-Baleares en su conjunto donde TRASMEDITERRANEA presenta cuotas en volumen del [40-50%] en carga y [30-40%] en pasajeros. Asimismo, distinguen respecto al transporte de pasajeros las líneas que unen los puertos de Cataluña y Levante con cada isla balear, estando TRASMEDITERRANEA presente en líneas Cataluña-Ibiza (cuota del [40-50%]) Cataluña-Mallorca ([50-60%]), Cataluña-Menorca ([40-50%]), Levante-Ibiza ([20-30%]), Levante-Mallorca ([30-40%]) y Levante-Menorca ([90-100%]) y respecto al transporte de carga rodada los trayectos entre la Península y cada isla balear, estando TRASMEDITERRANEA presente en líneas Península-Ibiza ([40-50%]), Península-Mallorca ([40-50%]) y Península Menorca ([40-50%]). Respecto al tráfico **Interinsular balear**, los precedentes distinguen el conjunto del trafico interinsular y cada una de las líneas interinsulares, estando TRASMEDITERRANEA presente en las líneas Mallorca-Ibiza ([0-10%] en carga y [0-10%] en pasajeros) y Mallorca-Menorca ([10-20%] en carga y [20-30%] en pasajeros).

(35) El sector del transporte marítimo ha sido analizado en varios precedentes[22] que han diferenciado entre el tráfico irregular o *tramp* [23] y el tráfico de línea regular que es el que realizan las empresas implicadas en la operación y que se caracteriza por la regularidad del servicio, estando sus condiciones previamente establecidas.

(36) Asimismo, en función de la demanda, los precedentes distinguen dos grandes categorías de servicios regulares de transporte marítimo: (i) mercancías o carga y (ii) pasajeros, incluyendo los vehículos que viajan en régimen de equipaje.

VI.1.1. Transporte marítimo regular de carga

(37) Los precedentes distinguen dos categorías de transporte marítimo de carga en función de la naturaleza de la carga a transportar:

i. el transporte de "*carga completa o a granel*" (*bulk cargo),* que abarca mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque, que asimismo se encuentra especialmente acondicionado para este tipo de mercancías.

ii. el transporte de *"carga general o carga fraccionada"* (*break bulk),* que comprende el transporte de mercancías de naturaleza heterogénea en cantidades pequeñas o medianas que por sí solas no podrían llenar toda la capacidad de un buque o una parte importante del mismo, en condiciones económicamente rentables. Este tipo de transporte se realiza básicamente en líneas regulares y se presta en dos formas distintas

- transporte de línea mediante contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas[24].
- transporte de línea convencional, consistente en transportar las mercancías sin contenedor, apilándolas en la bodega del buque. Esta modalidad se denomina "carga rodada" puesto que la manipulación de la carga es horizontal, mediante camiones o plataformas[25].

(38) Las anteriores categorías de transporte de mercancías (*carga completa* y *carga general*) presentan diferentes características y no son alternativas para la gran mayoría de los usuarios del transporte de mercancías, constituyendo mercados de producto diferentes.

---

[22] C/0030/07 BALEARIA/SUR COMANAV; N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS; N-06028 TRASMEDITERRANEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS; N-04006 BALEARIA/UMAFISA y N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA.

[23] El tráfico *tramp* se caracteriza porque las condiciones son negociadas caso por caso, de acuerdo con los intereses del fletador, no existiendo ni rutas ni horarios previamente fijados.

[24] Los buques que suelen utilizarse son tipo *LO-LO (lift on lift off).*

[25] Por este medio las operaciones de carga y descarga se desarrollan por medios rodantes, bien realizadas por el conductor habitual del vehículo que viaja a bordo del buque o por el personal que presta el servicio de estiba mediante el enganche del elemento de transporte a cabezas tractoras. El transporte suele realizarse en buques tipo *RO-RO* (*roll-on roll-off*), con poca capacidad de pasaje, *RO-PAX*, que son buques mixtos de carga rodada y pasaje, ferrys (buques *RO-PAX* con gran capacidad de pasaje) , *RO-LO o CON-RO,* buque hibrido entre un buque portacontenedores y uno de transporte de carga rodada, en el que las bodegas están acondicionadas para el transporte de carga rodada con manipulación horizontal a través de rampas, mientras que los contenedores se sitúan sobre cubierta con manipulación vertical).

(39) Dentro del mercado del transporte regular de carga general, único en el que están presentes las partes de la operación[26], cabría valorar si existe sustituibilidad entre el transporte en contenedores y el transporte de carga rodada. ARMAS y TRASMEDITERRÁNEA operan en esta última modalidad de transporte[27].

Sustituibilidad entre el transporte en contenedores y el transporte de carga rodada.

(40) Sobre esta cuestión la Comisión Europea[28] ha indicado que en algunas rutas podría existir una cierta intercambiabilidad entre las dos formas de transporte, especialmente en aquéllas en las que las deficiencias de los servicios portuarios y la penuria de las infraestructuras de transporte terrestre reducen considerablemente las ventajas competitivas del transporte en contenedor. Por el contrario, en rutas muy desarrolladas como la transatlántica, las dos formas de transporte no son intercambiables.

(41) En lo que se refiere al ámbito español, los precedentes no han distinguido mercados diferentes para el transporte en contenedores y carga rodada para el tráfico desarrollado entre el Sur de España y el Norte de África[29] y Península-Canarias[30]. No obstante, dichas conclusiones son susceptibles de ser revisadas actualmente en la medida en que las infraestructuras portuarias y terrestres han podido evolucionar significativamente en los años que han trascurrido desde la adopción de dichas decisiones[31].

(42) El notificante considera que las dos modalidades de transporte de carga general siguen siendo sustitutivas en todas las rutas que son objeto de especial análisis en la presente operación (Sur Península-Norte de África, Península-Canarias y rutas interinsular canario) formando parte del mismo mercado de producto.

(43) En este sentido, el notificante señala que los buques de carga rodada Ro-Ro y Ro-Pax, que son los que operan ARMAS y TRASMEDITERRÁNEA, también pueden transportar contenedores sobre *roll trailers* (estructuras que, aunque no son aptas para circular fuera del recinto portuario, permiten convertir la carga vertical en rodada).

(44) Adicionalmente, el notificante señala que los clientes utilizan indistintamente ambas modalidades de transporte de carga general, en función de sus propias necesidades y de las condiciones (precio y tiempos de tránsito) de las ofertas

---

[26] Según la notificante, únicamente TRASMEDITERRÁNEA y con carácter excepcional […], presta servicios de transporte marítimo irregular de carga rodada […].

[27] Únicamente TRASMEDITERRÁNEA dispone de un buque mixto de contenedores-carga rodada, […]«Volcán de Teneguía» en la zona Península-Canarias, […].

[28] Decisión de la Comisión Europea de 19 de octubre de 1994 en el asunto IV/34.446 TRANS ATLANTIC AGREEMENT.

[29] Entre otros, los precedentes C/0030/07 BALEARIA SUR/ COMANAV y N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS señalaron que la naturaleza de las infraestructuras y de los servicios portuarios en las rutas de origen y destino en esa zona reducían considerablemente las ventajas económicas del transporte en contenedor frente al convencional.

[30] En el expediente A 290/01 Conferencia Marítima Península-Canarias, el TDC señaló la indiferencia que mostraban las empresas que transportan mercancias desde y hacia Canarias ante las opciones de carga rodada o carga en contenedor que utilizan indistintamente. También consideró que no se podia excluir a los ferries del mercado de producto dada la elevada cantidad de carga general que transportaban.

[31] En este sentido, en un expediente reciente C/0877/17 COSCO/NOATUM relativo a los servicios de terminal portuaria de contenedores para buques de largo recorrido se han considerado las ventajas que supone el transporte maritimo de carga contenorizada frente a carga rodada.

que reciban. Según el notificante, a esto contribuye la inexistencia de contratos a largo plazo y el hecho de que las condiciones y tarifas se negocian con carácter general cada año, lo que otorga gran flexibilidad al cliente (que actúa a través de agencias especializadas) a la hora de contratar con distintas navieras y distintas modalidades de transporte.

(45) A este respecto, el notificante señala el elevado volumen de carga transportado en contenedor en las líneas con origen y destino Melilla[32] y especialmente en el tráfico entre la Península y Canarias[33]. En el caso del tráfico interinsular canario, el notificante señala que la frecuencia de las líneas de carga rodada (Ro Pax y Ro Ro) genera una logística que hace más común este tipo de transporte de carga, existiendo no obstante distintas rutas circulares de contenedores, que hacen escalas en varias islas[34], que resultarían sustitutivas del transporte de carga rodada.

(46) A efectos de valorar la sustituibilidad entre ambos tipos de transporte respecto a cada una de las rutas en las que se solapan las actividades de transporte marítimo de carga de TRASMEDITERRÁNEA y ARMAS esta Dirección de Competencia ha requerido información a entidades terceras (competidores, clientes, Autoridades Portuarias y la DGMM).

(47) La DGMM indica que el transporte de contenedores y el de carga rodada tienen ciertas diferencias entre sí, los buques y los servicios en puerto pueden ser, asimismo, diferentes, aunque existen ciertos tipos de buques capaces de transportar ambos (Ro- Ro y ferries).

(48) Ahora bien, la propia entidad señala que el tráfico de mercancías es diferente dependiendo del área geográfica considerada, de tal manera que con los datos que tiene la DGMM se puede observar que mientras que el tráfico de contenedores a las Ciudades Autónomas del norte de África es meramente residual (y no se usan buques portacontenedores, sino que van en los camiones cargados en los buques Ro-Ro) el tráfico de contenedores y de carga rodada a Canarias, usando tanto buques portacontenedores, ferries y buques roro, es de una gran importancia.

(49) Estas diferencias señaladas por la DGMM obligan a esta Dirección de Competencia a distinguir entre las diferentes rutas de servicios de transporte marítimo de mercancías en las que las partes en la concentración están presentes.

(50) En el caso del **tráfico Sur Península-Norte de África**, la práctica totalidad de las empresas consultadas establecen que el transporte de carga rodada es el

[32] Segun el notificante, la carga transportada en contenedor representó en 2016 el [20-30%] del tráfico total de carga en las líneas con origen y destino el Sur de Península, el [20-30%] en las líneas con origen y destino la Península y al [30-40%] si se incluye tráfico internacional.

[33] El notificante señala que a noviembre de 2017 el [70-80%] de las mercancías trasportadas en esa zona lo hicieron por contenedor, indicando asimismo que del total de […] trayectos de buques de carga que unieron la Península con Canarias en el periodo comprendido entre enero y octubre, 2017, […] fueron realizados por buques portacontenedores y […] por buques Ro Pax, Ro Lo y Ro Ro.

[34] Entre otras las lineas Málaga-Tenerife-Gran Canaria-Lanzarote-Gran Canaria-Tenerife-Málaga y Alicante-Barcelona-Génova-Barcelona-Alicante-Málaga.

predominante en estas rutas, siendo muy limitado el transporte de carga mediante contenedores.

(51) Adicionalmente, la mayoría de empresas que operan en esta zona y que han sido consultadas por la Dirección de Competencia en el test de mercado consideran que el transporte de carga rodada y en contenedores no son sustituibles entre sí para las empresas de transporte de mercancías[35] que, por lo general, cargarán el camión en un buque Ro-Ro o Ro-Pax en el caso de que el servicio de transporte solicitado por el cliente final incluya una ruta con tramo marítimo.

(52) Es cierto que en algún caso se ha señalado la posibilidad de que eventualmente ambos tipos de transporte pudieran ser intercambiables, pero lo cierto es que las empresas que han apuntado esta posibilidad sólo operan carga rodada, lo que, a juicio de esta Dirección de Competencia refuerza lo establecido por la DGMM en relación con la preminencia del transporte marítimo mediante sistema de carga rodada en este ámbito geográfico.

(53) Así, las empresas consultadas destacan los diferentes plazos de entrega de la mercancía transportada en buques de carga rodada y contenedores que hacen a la primera mucho más apropiada para la entrega de mercancía perecedera. En este sentido, algunas empresas señalan que el transporte en contenedores, que carece de esa necesaria agilidad, se ha centrado en el denominado servicio o tráfico de aporte (*feeder*) en el que el buque portacontenedor de gran calado traspasa a otros de menor calado parte de su carga para así ir distribuyéndola entre los diferentes puertos de destino.

(54) Por tanto, a la vista de todo lo anterior, **esta Dirección de Competencia** no puede aceptar la definición del mercado de producto sugerida por el notificante y **considera que el transporte de carga rodada y contenedor no es suficientemente sustitutivo en el tráfico entre el Sur de la Península y el Norte de África**, dadas las ventajas que presenta el transporte de carga rodada sobre el contenedor tanto para los clientes (mayor rapidez de tránsito y menores costes) como para las navieras (menores costes de escala por estancia del buque en puerto, lo que se traduce en mayores escalas por buque y mayor conectividad entre los puertos), **por lo que se valorará la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo regular de carga rodada, en el que centran su actividad las partes**.

(55) Para el tráfico entre la **Península y Canarias,** ya se ha establecido anteriormente que la DGMM señala que el tráfico de portacontenedores es muy importante, pudiéndose considerar dicha modalidad de transporte sustitutiva del transporte de carga rodada. En este mismo sentido, la Autoridad Portuaria de la Palmas señala que el mayor coste de operativa de los contenedores frente a la carga rodada (costes de estiba y escala del buque en puerto) no es tan relevante en este tráfico, dado el mayor tiempo de navegación y la mayor concentración de carga en origen, siendo más importante la capacidad de carga y disponibilidad de espacio que ofrecen los contenedores.

[35] Con independencia de que para el cliente final (quién encarga el transporte) si lo pueda ser.

(56) No obstante, la mayoría de las empresas consultadas, incluidas las navieras que transportan contenedores[36], no están de acuerdo con dicha sustituibilidad en las líneas Península-Canarias, ya que las ventajas económicas que podría suponer el transporte marítimo de carga mediante contenedores con respecto a la carga rodada se ven muy limitadas dadas las características del mercado.

(57) Así, las navieras especializadas en transporte de mercancías a Canarias mediante contenedores, así como la mayoría de operadores en estas rutas destacan las importantes ventajas competitivas que el transporte de carga rodada presenta sobre el transporte en contenedor por el tipo de producto mayoritariamente transportado en esta zona (mercancía perecedera refrigerada y mercancía sensible al tiempo) en términos de flexibilidad, frecuencias, rapidez de tránsito y precio[37].

(58) Por otro lado, alguna entidad consultada señala que la sustituibilidad entre el transporte en contenedores y carga rodada se podría dar exclusivamente en la zona Sur Península-Canarias, pero no en el resto de zonas peninsulares más lejanas desde las que existe tráfico marítimo regular de contenedores con Canarias (Levante, Cataluña, Norte).

(59) En este contexto, la Dirección de Competencia considera que, en el caso de los mercados definidos entre la Península y Canarias, de mayor tiempo de navegación, cabría considerar la sustituibilidad entre el transporte de carga rodada y contenedor respecto a determinada mercancía no sensible al tiempo, pero no respecto a la mercancía perecedera refrigerada o con breves plazos de entrega, mayoritariamente transportada en esta zona.

(60) Por ello y dada la actividad de las partes y la vinculación existente entre el trafico Península-Canarias y el interinsular canario, mayoritariamente realizado en carga rodada, **esta Dirección de Competencia valorará la operación en el mercado más estrecho de la carga rodada, aportando asimismo información del mercado del trasporte marítimo regular de carga general (rodada y contenedores)**.

(61) Por último, en el caso de las rutas **interinsulares canarias**, la totalidad de entidades consultadas consideran que el transporte de carga rodada y en contenedores no son sustituibles entre sí, al tratarse de un tráfico fundamentalmente capilar caracterizado por las cortas distancias entre islas, en los que, tal y como señala la Autoridad Portuaria de las Palmas, las ventajas de la carga rodada (mayor rapidez en las operaciones de carga y descarga y menor coste tanto de estiba como de escala por estancia del buque en puerto), son más significativas, pudiéndose traducir dicha eficiencia en un mayor número de

[36] No se consideran competidoras de ARMAS y TRASMEDITERRÁNEA.

[37] Algunas empresas consultadas señalan que las 24-36 horas de travesia de la carga en buque Ro-Ro o ferry no se ven incrementadas ni en origen ni en destino por cuanto el camión o trailer entran en el barco con su propio personal, sin necesitar en muchos casos la actuación de los estibadores, lo que no es posible en el caso de los contenedores que requieren tanto respecto a la llegada a puerto como respecto a su desembarco en destino la actuación de estibadores con el consiguiente retraso en tiempo y aumento de precio. Alguna de las empresas consultadas señalan que el transporte de carga en buque Ro-Ro o ferry puede suponer 3-4 días de ventaja con respecto al viaje en portacontenedor, esencial de cara a poder mantener la "vida útil" de los productos perecederos hasta una potencial venta en España o Europa. Varios de los consultados, incluida la Autoridad Portuaria de Tenerife, hacen especial mención a la ventaja de la carga rodada para el transporte de fruta a la Península. Asimismo, otras entidades hacen especial mención a la importancia de la carga rodada para poder cumplir la fecha de entrega prefijada en los productos de venta *on line.*

escalas por buque sin que sea relevante la menor capacidad de carga frente a los contenedores.

(62) Por tanto, **en el tráfico interinsular canario** dadas las ventajas de la carga rodada y consecuentemente la escasa utilización del tráfico en contenedores, **la Dirección de Competencia** considera que el transporte de carga rodada y contenedor no son suficientemente sustitutivos y **valorará la incidencia de la operación en el mercado del trasporte marítimo regular de carga rodada**, en el que centran su actividad las partes.

VI.1.2. Transporte marítimo regular de pasajeros

(63) Este mercado, que asimismo incluye el transporte de vehículos en régimen de equipaje, suele realizarse en buques tipo ferry principalmente diseñados para el transporte de pasajeros y vehículos (aunque también transportan carga), en buques que combinan el transporte de carga y de pasaje (Ro Pax) y en buques de alta velocidad o de tipo *jet-foil, fast ferry* o catamarán.

(64) Los precedentes han planteado la sustituibilidad del transporte marítimo respecto a otros medios de transporte, concluyendo que únicamente en relación al transporte de pasajeros, y bajo determinadas circunstancias, el transporte aéreo competiría con el marítimo.

Sustituibilidad entre el transporte aéreo y el transporte marítimo de pasajeros

(65) Los precedentes señalan que solamente en el caso de que la duración del trayecto, la frecuencia en la prestación del servicio y el precio del transporte de otros medios de transporte sean equiparables al transporte marítimo, los usuarios de dichos servicios estarán dispuestos a utilizar otros medios de transporte alternativo, como el avión.

(66) En cuanto al tráfico entre **Sur Península y Norte de África**, los precedentes[38] han analizado las condiciones de similitud de precios, trayectos y periodicidad necesarios para considerar sustituibles los transportes de pasajeros marítimo y aéreo, concluyendo que en ese momento no se daban las condiciones para considerarlos como tal, señalando no obstante que dicha sustituibilidad podría plantearse en el caso de Melilla[39], debido a las características de parte de la demanda de este destino (residentes) y la existencia de alternativa aérea al trayecto marítimo.

(67) El notificante considera que la sustituibilidad entre el transporte marítimo y el aéreo planteada en el precedente del extinto Tribunal de Defensa de la Competencia C97/06 TRASMEDITERRANEA / EUROPA FERRYS / VIAJES EUTOTRAS para Melilla se debe asimismo considerar respecto a Ceuta, donde actualmente existe una elevada frecuencia de servicios aéreos en helicóptero desde Algeciras y Málaga, en los que los billetes adquiridos por residentes se benefician de descuentos, al igual que sucede en el tráfico marítimo.

[38] C97/06 TRASMEDITERRÁNEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS y C104/07 BALEARIA/BUQUEBUS

[39] No se planteaba para el caso de Ceuta por cuanto no existía en ese momento conexión aérea con la Península (ver expediente C97/06 TRASMEDITERRÁNEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS).

(68) Ahora bien, de cara a valorar los efectos de la presente operación de concentración, esta Dirección de Competencia no considera necesario realizar una delimitación concreta del mercado de producto de transporte de pasajeros en Ceuta, en la medida en las partes no solapan sus actividades en las líneas con origen destino Ceuta (solo está presente TRASMEDITERRANEA).

(69) En el caso del trafico **Sur Península-Melilla**, la mayor parte de las entidades consultadas en el test de mercado llevado a cabo por la Dirección de Competencia consideran que en términos generales el transporte aéreo y el marítimo no son sustitutivos entre sí.

(70) No obstante, algunos de los consultados apuntan que podría establecerse una distinción entre los pasajeros residentes que suelen viajar sin vehículo, para los que el avión puede ser sustitutivo del transporte marítimo, y los no residentes que habitualmente viajan con vehículo (especialmente los derivados de la llamada Operación Paso del Estrecho) para los que el transporte aéreo y marítimo no son sustitutivos entre sí bajo ninguna circunstancia ya que sólo el segundo de ellos les permite hacer un transporte con vehículo.

(71) También la DGMM considera que el transporte aéreo y marítimo podrían ser considerados sustitutivos para aquellos pasajeros que viajan sin su vehículo en la ruta Sur Península-Melilla, fundamentalmente los pasajeros residentes.

(72) En definitiva, si bien cabría considerar la sustituibilidad de ambos modos de transporte para los pasajeros residentes que habitualmente viajan sin vehículo, en este caso, **la definición exacta del mercado puede dejarse abierta dado que no afecta a la valoración de la operación**.

(73) En cuanto al tráfico marítimo regular de pasajeros **Península-Canarias,** empleado por pasajeros que viajan con su coche[40], el notificante considera suficientemente sustitutivos el transporte marítimo y el transporte aéreo unido al servicio de flete de vehículos ofertado por agencias especializadas de transporte.

(74) Sin embargo, la totalidad de las empresas consultadas en el test de mercado realizado por la Dirección de Competencia consideran que el transporte marítimo y el transporte aéreo unido al servicio de flete de vehículos ofertado por agencias especializadas de transporte no son sustitutivos entre sí, tanto por los costes reales que generaría al pasajero transportar su coche en régimen de carga (servicio con precio mucho más caro pues también incluye costes de manipulación, estibadores, mayores tasas, etc.) como por las complicaciones logísticas que implicarían el traslado del coche a Huelva o Cádiz[41].

(75) En conclusión, **en la ruta Península-Canarias**, dado que el principal motivo de demanda del transporte marítimo de pasajeros en esta ruta es viajar con vehículo y que la sustituibilidad entre el transporte marítimo y el aéreo unido al servicio de

[40] ARMAS y TRASMEDITERRANEA transportaron en 2016 en esa zona un total de […] pasajeros y […] vehículos, lo que supone [<2] pasajeros por vehículo. En ese mismo periodo el numero pasajeros que decidieron viajar en avión ascendió a 13.003.008 ([…]).

[41] Así, un pasajero que quiera ir en avión y llevar su coche en barco, tiene que dejar el coche en Huelva o Cádiz para coger un medio de transporte alternativo para llegar hasta el aeropuerto (Sevilla., Jerez o Málaga), y de ahí viajar a Canarias y allí ,1-2 días después, buscar un medio de transporte para ir a recoger su vehículo.. Esta modalidad de transporte de vehículos en buques de carga estaría pensada mayoritariamente para mudanzas que, además de transportar el vehículo, rellenan el contenedor con el resto de enseres que se trasladan cuando hay un cambio de domicilio. También en los casos de venta del vehículo.

flete de vehículos ofertado por agencias especializadas no ha sido acreditada en el test de mercado, se **analizará exclusivamente el mercado del transporte marítimo de pasajeros**.

(76) En cuanto al **trafico interinsular canario**, el notificante señala que el transporte aéreo de pasajeros constituye una alternativa plenamente sustitutiva del transporte marítimo para los pasajeros que viajan sin su coche en atención a la similar duración de determinados trayectos entre el centro de las ciudades de distintos pares de islas y la relación tiempo/precio existente entre ellos.

(77) En este sentido el notificante señala que el transporte aéreo interinsular representó en 2017 el 42,25% de los movimientos totales de pasajeros en esta área, estando su prestación en algunos casos garantizada por el establecimiento de obligaciones de servicio público[42], y ello con independencia de que los precios del avión sean un [60-70%] más elevados que los marítimos (datos a noviembre 2017)[43].

(78) El notificante señala que la presión competitiva se daría tanto entre pares de islas lejanas geográficamente (entre las que haya alguna isla interpuesta) como especialmente entre pares de islas cercanas, en las que la duración de los servicios de transporte marítimo es reducida. Sería, según su opinión, el caso de las líneas Gran Canaria-Fuerteventura, Gran Canaria-Tenerife, Tenerife-La Palma y Tenerife-Hierro, no aportando análisis preciso alguno que confirmara dicha conclusión respecto a ninguna de ellas.

(79) Al respecto, algunas de las entidades consultadas señalan en términos generales que existiría sustituibilidad entre el transporte marítimo y aéreo en esta zona, sin aportar dato adicional alguno relacionado con ninguna línea concreta. Solo una de ellas, tras analizar individualmente las líneas prestadas, señala que la sustituibilidad entre el transporte marítimo y aéreo podría ser aceptable en la línea Gran Canaria-Tenerife exclusivamente.

(80) En conclusión, esta Dirección de Competencia considera que si bien cabría la posibilidad de aceptar una eventual definición de un mercado de transporte interinsular de pasajeros en el que se incluyera tanto el transporte marítimo como el aéreo, ello no afecta a la valoración de la operación por lo que esta Dirección de Competencia analizará a efectos de la presente operación de concentración el **mercado** más estrecho **de transporte marítimo de pasajeros.**

VI.1.3. Otros mercados verticalmente relacionados

(81) Otros mercados verticalmente relacionados en los que están presentes las partes en la operación no serán analizados aisladamente. En los mercados de charteo de medios de navegación, prestación de servicios portuarios de consignación, estiba y desestiba y despacho aduanero, la cuota conjunta de las

[42] Recogidas en la Ley 2/2011 de 4 de marzo, de Economía Sostenible y apoyado financieramente con fondos presupuestarios y de acuerdo a las premisas establecidas en el Reglamento (UE) 1008/2008. Las obligaciones que se han impuesto, consisten fundamentalmente en fijar frecuencias de vuelos diarios mínimos y unos asientos anuales mínimos para atender con calidad la demanda de servicio de los ciudadanos, así como en precios máximos. En el transporte aéreo interinsular canario, cuatro de las rutas se operan, previa licitación, en condiciones de exclusividad por una única compañía NAYSA (peRteneciente a BINTER CANARIAS) que recibe compensación económica por la operación. Son las líneas Gran Canaria-Tenerife Sur, Gran Canaria-El Hierro, Gran Canaria-La Gomera y Tenerife Norte-Gomera.

[43] Los residentes canarios pueden optar indistintamente entre uno u otro medio en sus desplazamientos entre pares de islas pues tan sólo desembolsan el 25% del precio del billete (estando la diferencia subvencionada por el Estado).

partes es reducida y por tanto no susceptible de afectar significativamente a la competencia [44]. En las actividades de gestión de terminales portuarias y agencia de viaje minorista, solo está presente la adquirida con una cuota limitada en dichas actividades[45].

(82) Del mismo modo, queda fuera del análisis de la operación el mercado de actividades logísticas, en el que únicamente está presente TRASMEDITERRANEA, a través de su filial Hermes Logística, S.A, y en el que presenta una cuota del [0-10%] a nivel nacional, según información aportada por el notificante[46].

(83) Por último, el mercado de transporte por carretera donde la presencia de las partes deriva de la prestación de servicios "muelle a puerta" o "puerta a puerta", que integran el transporte marítimo y terrestre, tampoco será objeto de estudio en la operación pues las actividades de las partes no se solapan geográficamente (ARMAS está presente en Canarias y TRASMEDITERRÁNEA en la Península[47]) y sus cuotas son reducidas[48]. Además, la integración vertical del negocio actual de las partes es reducido, suponiendo los servicios muelle a muelle, en los que no se incluyen servicios de transporte terrestre adicionales al transporte marítimo, más del [80-90%] de los servicios contratados.

Conclusión

(84) A la vista de todo lo anterior, cabe considerar como mercados de producto relevantes a efectos de la operación, respecto a carga, el transporte marítimo regular de carga rodada en las zonas Sur Península- Norte de África, interinsular canario y Península-Canarias, aportando respecto a esta última información adicional del mercado de carga general (rodada y contenedores).

(85) Respecto a pasajeros, se consideran relevantes el transporte marítimo regular de pasajeros en las zonas Sur Península-Norte de África, Península-Canarias e interinsular canario, considerando respecto a la zona Sur de la Península-Melilla la sustituibilidad del transporte aéreo en relación a los pasajeros que viajan sin vehículo de forma alternativa.

VI.2. Mercado geográfico

(86) Los precedentes señalados anteriormente han considerado que la competencia entre navieras no se produce necesariamente en función de las líneas concretas de tráfico que conectan un puerto específico de origen y un puerto concreto de destino, sino a escala más global en términos de rutas. En este sentido, los

[44] Según el notificante, las cuotas conjuntas en dichos ámbitos son reducidas (inferiores al [0-10%] en el de alquiler de medios de navegación a nivel nacional y con carácter residual en el caso de los servicios portuarios de consignación, estiba y desestiba y despacho aduanero)

[45] Según el notificante, la cuota de TRASMEDITERRÁNEA es inferior al [0-10%] del mercado nacional de gestión y operación de terminales portuarias e inferior al [0-10%] del mercado nacional de agencia de viaje minorista. Las actividades logísticas de TRASMEDITERRANEA, exclusivamente prestadas por Hermes Logística, S.A, presentan una cuota del [0-10%] a nivel nacional, según información aportada por el notificante, en base al Informe Sectorial de Logística y Grupaje Frigorífico (2017), realizado por Alimarket.

[46] En base al Informe Sectorial de Logística y Grupaje Frigorífico (2017), realizado por Alimarket.

[47] […].

[48] Cuota conjunta inferior al [0-10%] a nivel nacional y al [0-10%] en Canarias.

precedentes consideran que el ámbito geográfico relevante del mercado de transporte marítimo, tanto de mercancías como de pasaje, puede abarcar numerosas "líneas de tráfico puerto-a-puerto" dentro de una misma área de influencia en las que las condiciones de competencia sean homogéneas.

(87) No obstante, en determinados ámbitos geográficos, algunas líneas sí pueden presentar ciertas características diferenciadas de demanda y de oferta que aconsejen complementar el estudio global de la ruta considerada con un análisis separado por líneas o conjuntos de líneas[49].

(88) En todo caso, la delimitación precisa de los mercados puede diferir en función de que se trate de servicios de transporte de pasajeros o de carga, atendiendo a las diferentes características de la demanda, por lo que, a continuación, se analizará el ámbito geográfico relevante para cada uno de los mercados de producto identificados en el punto anterior del presente informe.

VI.2.1 Mercado del transporte marítimo regular de carga

(89) La demanda de los servicios de transporte marítimo de carga 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 hasta alcanzar el destino final de la mercancía. En este sentido, debe atenderse a la zona de atracción de los puertos hacia o desde los cuales se ofrecen los servicios.

(90) La mayor sustituibilidad entre los distintos puertos desde el punto de vista de la demanda del transporte marítimo de mercancías justifica que la dimensión geográfica de ese mercado pueda ser más amplia que la del mercado del transporte de pasajeros.

a) Tráfico Sur de la Península-Norte de África

(91) Los precedentes han venido considerando que para los demandantes de los servicios de transporte marítimo de mercancías desde y hacia el Sur de la Península, todos los puertos situados en el norte de África no son suficientemente sustitutivos como para considerar que todas las líneas incluidas en esta ruta forman parte del mismo mercado geográfico, considerando mercados separados para las líneas con origen o destino en Marruecos y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, por un lado, y las líneas con origen y destino en Argelia, por otro.

(92) Adicionalmente, aun no considerando que las líneas con origen o destino en Ceuta constituían un mercado separado en transporte de carga, algunos precedentes analizaron la estructura de la oferta de dichas líneas por cuanto las actividades de la empresa adquirida en las concretas operaciones analizadas se concentraban en esas líneas.

[49] Expediente N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS: el extinto TDC concluyó respecto a la ruta Sur Península-Estrecho que los residentes de Ceuta y Melilla elegían líneas con origen/destino en esas ciudades, por lo que no eran sustituibles por las líneas que unían con puertos en ciudades de Marruecos, si bien los ciudadanos marroquíes en tránsito hacia su país sí consideraban las líneas origen/destino Ceuta y Melilla sustitutivas con el resto de las líneas con destino Marruecos.

(93) El notificante está de acuerdo con la definición recogida en los precedentes por cuanto considera que los puertos de Marruecos, Ceuta y Melilla son plenamente sustitutivos entre sí respecto al transporte marítimo de la mercancía con origen o destino la Península Ibérica[50], con independencia del régimen aduanero aplicable (navegación de cabotaje[51] frente a navegación exterior[52]).

(94) En este sentido, el notificante señala que la demanda de estos servicios suele utilizar sistemas de transporte intermodal para enviar o recibir mercancías al no coincidir normalmente el destino inicial y final del transporte con ninguna localidad adyacente al puerto, por lo que la ubicación exacta del puerto no es un elemento 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.

(95) A estos efectos, el notificante señala que en el caso de Melilla, en el que las partes solapan sus actividades, más del 50% de la carga que recibe su puerto continúa su viaje a Marruecos (o más allá) bien en contenedores o plataformas completas o a través del denominado "comercio atípico"[53]. A ello contribuye la diferencia impositiva entre España y Marruecos, resultando más económico transportar la mercancía a Marruecos a través de las fronteras terrestres de las Ciudades Autónomas que hacerlo por mar desde la Península, según el notificante.

(96) A los efectos de considerar si los puertos de Marruecos, Ceuta y Melilla son sustitutivos en el transporte de mercancía rodada desde y hacia el Sur de la Península, esta Dirección de Competencia ha requerido información a entidades terceras.

(97) Por un lado y respecto a las mercancías con destino final Ceuta o Melilla, las repuestas recibidas en el test de mercado realizado señalan que éstas se dirigirán directamente a dichos puertos concretos y no a través de puertos marroquíes para evitar el trámite aduanero. Dichos operadores señalan asimismo que la mercancía transportada a los puertos españoles (fundamentalmente productos de consumo, de ida, y carga en vacío o basura, de vuelta) es distinta de la mercancía que, entrando por esos puertos, se dirige

[50] En el caso de las líneas con origen y destino en Argelia no resulta necesario realizar un análisis adicional dado que solamente TRASMEDITERRÁNEA presta servicio en ellas (líneas Almería-Ghazaouet y Almería-Orán), presentando una cuota del 100% del mercado Sur Península-Argelia.

[51] Se entiende por navegación de cabotaje aquella que, no transcurriendo por aguas interiores, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en que un mismo país ejerce su soberanía, con independencia de las aguas en donde transcurra. Por otro lado, se entiende por cabotaje insular los servicios regulares de transporte marítimo entre puertos situados en la parte continental y una o más islas de un solo y mismo Estado miembro y entre puertos situados en las islas de un solo y mismo Estado miembro. A estos efectos, Ceuta y Melilla tienen la misma consideración que los puertos de las islas.

[52] Se entiende por navegación exterior la que se efectúa entre puertos o puntos situados en las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas, estén o no estos últimos situados en territorio de la Comunidad Europea.

[53] El "comercio atípico" básicamente consiste en el paso por la frontera entre España y Marruecos de la cantidad máxima de mercancía (alimentación, textil, etc.) permitida por la normativa por parte de peatones o furgonetas.

a Marruecos (productos destinados a la industria y alimentación en ambos sentidos)., por lo que podrían conformar mercados separados

(98) Respecto a las mercancías transportadas desde la Península con destino Marruecos, las respuestas al test de mercado no son del todo concluyentes. Una parte de los consultados considera que Ceuta y Melilla no son sustitutivos de los puertos marroquíes para llegar a Marruecos, mientras que otra parte considera que la cercanía de los puertos españoles/marroquíes de Ceuta/Tánger por un lado y de Melilla/Nador por otro, podría determinar la existencia de dos zonas geográficas distintas, con independencia de los costes aduaneros a soportar, que según algunas entidades consultadas serían poco relevantes en relación al precio total del transporte[54].

(99) Se trataría de i) la zona oriental o Sur Península-Estrecho que comprendería las líneas con origen o destino Ceuta, Tanger Med y Tanger Ville, y ii) la zona occidental o Sur Península-Alborán, que comprendería las líneas con origen o destino Melilla, Nador y Alhucemas.

(100) La DGMM está de acuerdo con la distinción planteada entre las líneas con origen o destino Ceuta/Tánger por un lado y Melilla/Nador por otro, respecto a la mercancía que se dirige a Marruecos, considerando que los puertos marroquíes no son sustituibles de los puertos de Ceuta o Melilla respecto a la mercancía con destino las ciudades autónomas.

(101) Dado lo anterior y la actividad de ARMAS y TRASMEDITÉRRANEA en los mercados de transporte marítimo de carga entre el Sur de la Península y el Norte de África, esta Dirección de Competencia, analizará la incidencia de la operación **en el mercado del transporte regular de carga rodada en las rutas Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla, Sur Península-Alborán y Sur Península-Melilla,** en la que las partes solapan las actividades. No se analizarán Sur Península-Estrecho y Sur Península-Ceuta, por cuanto en dichas rutas únicamente opera TRASMEDITERRANEA[55].

b) Tráfico Península-Canarias

(102) Los precedentes han considerado que todos los puertos peninsulares que conectan la Península con cada isla del archipiélago canario son sustitutivos entre sí, tomando en consideración los sistemas intermodales de transporte utilizados habitualmente por la demanda de estos servicios a la hora de enviar o recibir mercancías en esta zona.

[54] A estos efectos dichas entidades señalan que los acuerdos bilaterales UE-Marruecos han reducido notablemente las diferencias arancelarias existentes entre dichas áreas y que las aduanas de Ceuta y Melilla son inoperantes para el tráfico de mercancías, por cuanto el único tráfico que pasa por ellas con destino a Marruecos es el tráfico de porteadores no sujeto a trámite aduanero alguno por Marruecos, por cuestiones políticas de no reconocimiento de la españolidad de las Ciudades Autónomas.

[55] TRASMEDITERRANEA presta servicios de transporte marítimo regular de carga rodada en las líneas Algeciras-Ceuta, y Algeciras-Tanger Med, presentando una cuota del [10-20%] del mercado del transporte regular de carga rodada Sur Península-Estrecho en volumen ([20-30%] en valor), según datos aportados por el notificante correspondientes a 2017 (no incluyen datos de la línea Tarifa-Tánger Ville operada por FRS). Respecto al mercado del transporte regular de carga rodada Sur Península-Ceuta, la cuota de TRASMEDITERRANEA ascendería al [20-30%] en volumen ([20-30%] en valor).

(103) Asimismo, los precedentes consideraron las rutas de la Península a los archipiélagos[56] así como la posibilidad de plantearse la definición del ámbito geográfico del mercado en función de la isla de origen o de destino, 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.

(104) En este contexto, dada la actividad de las partes y el hecho de que no afecta a la valoración de la operación, la Dirección de Competencia considera que se puede dejar la delimitación geográfica exacta del mercado abierta, **analizándose los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada Península-Canarias, así como las líneas Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife**. No se analizarán las líneas Península-Fuerteventura y Península-La Palma por cuanto únicamente opera TRASMEDITERRANEA[57].

c) Tráfico interinsular canario

(105) Los precedentes han seguido un criterio de delimitación basado en la agrupación de aquellas líneas con origen o destino en una misma isla, dado que al tratarse de rutas que comunican islas entre sí, cada ruta presta un servicio individualizado e insustituible para el usuario que no se verá satisfecho por otra ruta alternativa.

(106) El notificante no está de acuerdo con la delimitación más estrecha de mercado por cuanto considera que en este ámbito conviven distintas opciones de transporte entre islas, existiendo líneas directas entre pares de islas, líneas con escalas para conectar multitud de potenciales líneas con trasbordo, bien cambiando de buque o utilizando una combinación de buques de distintas navieras.

(107) En este sentido, el notificante señala que las opciones que barajará un transportista de carga (en general agencia de transporte especializada en "colocar" carga de la manera más eficiente posible y según necesidades del cliente) para enviar su mercancía desde Península hasta la isla de destino final de la mercancía dependerá de las opciones disponibles, del coste total del transporte, de las frecuencias de transporte y del tiempo a invertir en la totalidad del trayecto, que puede ser más o menos relevante en función del tipo de bien de que se trate.

(108) Dado lo anterior, el notificante considera que la presión competitiva habría de medirse conjuntamente a nivel global por cuanto el tráfico interinsular funciona como una especie de red de autopistas del mar que permite llegar a las distintas islas.

(109) A la luz de todo lo anterior y de cara a analizar los efectos de la operación de concentración en el mercado del transporte regular de carga en el ámbito interinsular canario, esta Dirección de Competencia analizará tanto el tráfico interinsular canario en su conjunto, como las concretas líneas isla a isla en las

[56] N-281 ACCIONA-TRASMEDITERRÁNEA : ruta Península-Canarias y N-04006 BALEARIA/UMAFISA: ruta Península-Baleares.

[57] TRASMEDITERRANEA dispone del 100% del mercado de transporte marítimo regular de carga, tanto rodada como general Península-Fuerteventura, ascendiendo respecto al mercado del transporte marítimo regular de carga Península-La Palma al 100% en carga rodada y al [80-90%] en carga general (el restante [10-20%] corresponde a carga contenerizada), según datos aportados por el notificante correspondientes a noviembre de 2017.

que se solapan las actividades de TRASMEDITERRÁNEA y ARMAS en esta zona, en concreto en las líneas Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria-Fuerteventura, Gran Canaria-Lanzarote, Tenerife-Fuerteventura, Tenerife-Lanzarote, Tenerife-La Palma y Fuerteventura-Lanzarote.

(110) No se analizarán las líneas Gran Canaria-La Palma, La Palma-Fuerteventura y Lanzarote–La Palma, en las que únicamente está presente TRASMEDITERRÁNEA[58] ni las líneas Gomera-Tenerife e Hierro-Tenerife, (sometida a obligaciones de servicio público), en las que solo está presente ARMAS[59].

VI.2.2 Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

a) Tráfico Sur Península-Norte África

(111) El mercado del transporte marítimo de pasajeros en la zona Sur de la Península-Norte de África presenta unas características especiales que lo singularizan del tráfico del resto de las zonas afectadas[60].

(112) La demanda de estos servicios está en gran parte constituida por emigrantes norteafricanos que tienen fijada su residencia en algún país europeo y regresan cada año a sus países de origen durante el periodo vacacional, fundamentalmente entre los meses de julio y septiembre en los que tiene lugar la Operación Paso del Estrecho (OPE). El lugar de destino de dichas personas 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, 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.

(113) Otra parte relevante de la demanda, en particular, en las líneas con origen o destino en Ceuta y Melilla, está constituida por residentes en dichas Ciudades Autónomas, que cruzan con frecuencia y regularidad el Estrecho por diversos motivos (gestiones administrativas, médicas, laborales o académicas).

(114) Dado lo anterior, los precedentes han venido considerando que además del mercado que incluye el conjunto de líneas que cubren la ruta desde el Sur de la Península-Marruecos, Ceuta y Melilla, se debería considerar un mercado separado para las líneas con origen o destino en Ceuta[61], debido a las peculiaridades que presenta una parte significativa de la demanda, los residentes en dichas Ciudades Autónomas, para los que las líneas con origen y destino en esas ciudades no son sustituibles con aquéllas que unen el territorio español peninsular con el marroquí, dado el ahorro de trámites aduaneros adicionales si se optara por un trayecto Península-Ceuta o Melilla y

[58] Con cuotas del 100% en todas ellas según datos aportados por el notificante correspondientes 2017.

[59] Cuota del [60-70%] en 2017 en la linea Gomera-Tenerife y 100% en la Hierro-Tenerife según datos aportados por el notificante correspondientes 2017.

[60] Al igual que en carga, en el caso de las líneas con origen y destino en Argelia no resulta necesario realizar un análisis adicional dado que solamente TRASMEDITERRÁNEA presta servicio en ellas (líneas Almería-Ghazaouet y Almería-Orán), presentando una cuota del 100% del mercado Sur Península-Argelia.

[61] Las líneas con origen y destino Melilla no fueron analizadas al no existir solapamiento entre las actividades de las partes en las distintas operaciones analizadas.

especialmente el menor precio del billete a Ceuta y Melilla debido a la subvención pública del 50% (hoy 75%) para residentes[62].

(115) Para los nacionales marroquíes en tránsito de o hacia su país, las líneas con origen o destino en Ceuta y Melilla sí resultan sustitutivas con el resto de las líneas con destino a Marruecos.

(116) En este sentido, los puertos de Ceuta y Melilla sirven al transporte de pasajeros de las propias Ciudades Autónomas, tanto residentes, como no residentes que tienen su destino final o su origen en la propia ciudad. A la vez, son puertos alternativos para los pasajeros que se desplazan a Marruecos, ya que pueden cruzar la frontera desde estas Ciudades Autónomas.

(117) No obstante, el notificante considera que actualmente existe una interacción competitiva entre todas las líneas que conforman la zona del Estrecho, siendo difícil aislar las líneas con origen Ceuta y Melilla de esa realidad. En este sentido, el notificante señala que dado que gran parte de los ingresos de esas líneas proceden de no residentes[63], que asimismo utilizan otras líneas de forma alternativa, las navieras a la hora de establecer los precios de los billetes en las líneas de Ceuta y Melilla tienen necesariamente que tener en cuenta el resto de líneas entre el Sur de la Península y Marruecos con el fin de atraer a los pasajeros no residentes, que constituyen la mayoría de sus ingresos en pasajeros.

(118) Esta Dirección de Competencia considera que para la población residente en Ceuta y en Melilla otros puertos distintos a los de su lugar de residencia no son sustitutivos en el transporte marítimo desde la Península por las razones esgrimidas anteriormente.

(119) Respecto a la población no residente en las Ciudades Autónomas y a los efectos de considerar la sustituibilidad de los puertos de Marruecos, Ceuta y Melilla en el transporte de pasajeros desde y hacia el Sur de la Península, esta Dirección de Competencia ha requerido información a entidades terceras.

(120) Las respuestas al test de mercado plantean la existencia de dos zonas geográficas distintas, i) la zona Sur Península-Estrecho que incluiría las líneas que parten de los puertos de Algeciras y Tarifa y llegan a Ceuta y Tánger, que serían demandadas por pasajeros cuyo destino se encuentra en la fachada occidental de Marruecos y ii) la zona Sur Península-Alborán que incluye las líneas que unen los puertos de Almería, Málaga y Motril con Melilla, Nador y

[62] Aplicable tanto para el transporte marítimo como para el transporte aéreo. El notificante señala que la tarifa de transporte de los vehículos no está subvencionada (a pesar de tener la consideración de equipaje). De esta forma, la mayor parte de los residentes que utilizaron el transporte marítimo en el 2016 embarcaron sin vehículo (el [60-70%] en el caso de de todas las líneas de ARMAS que conectaron Melilla con el Sur de la Península). En el caso de los no residentes, el porcentaje de los que viajaron con vehículo en 2016 ascendió al [40-50% en el caso de ARMAS para las mismas líneas que unen el SP con Melilla. En otras líneas operadas por ARMAS en la zona SP-Marruecos, Ceuta y Melilla, (Almería-Nador y Motril-Nador) el porcentaje de pasajeros que viaja con vehículo se incrementa a alrededor del [60-70%].

[63] El notificante señala que en la actualidad la proporción de no residentes transportados a Ceuta y Melilla es mayor de la existente en el momento en que se adoptaron las decisiones de los precedentes mencionados (en 2017 los pasajeros no residentes han supuesto el [60-70%] del total de los pasajeros con origen destino Melilla trasportados por ARMAS y el [70-80%] de los transportados por TRASMEDITERRÁNEA). Este porcentaje se incrementa sustancialmente si se calcula sobre el valor de ventas generado por cada sector de la demanda (el [70-80%] de los ingresos de TRASMEDITERRANEA de la línea de Melilla son generados por no residentes)

Alhucemas, que serían demandadas por pasajeros cuyo destino se encuentra en la fachada oriental de Marruecos.

(121) Según la información recibida, las líneas incluidas en cada una de las zonas serian sustitutivas entre sí, especialmente en la OPE, pero también durante todo el año, actuando como vasos comunicantes en función de las tarifas, las frecuencias y los horarios ofrecidos, no teniendo demasiada importancia el puerto concreto de acceso, incluso en el caso que suponga utilizar un paso fronterizo, proceso que si bien genera a veces tiempos adicionales de viaje, no resulta determinante para los no residentes en la elección de un puerto marroquí respecto al cercano de Ceuta o Melilla frente a otros elementos considerados más relevantes como sería el precio, los horarios, la capacidad de los buques (oferta) y calidad del servicio ofrecido.

(122) La DGMM está de acuerdo con la distinción planteada entre las líneas que desde el Sur de la Península cruzan el Estrecho de Gibraltar a Ceuta y Tánger y las que cruzan el Mar de Alborán hacia Melilla y Nador, respecto a la población no residente. No obstante, considera que durante el periodo de la OPE todos los puertos del Norte de África señalados resultarían sustitutivos entre sí.

(123) Dado todo lo anterior, esta Dirección de Competencia analizará la incidencia de la operación en los mercados del transporte marítimo regular de pasajeros Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla, Sur Península-Alborán y Sur Península-Melilla, dado el solapamiento de las actividades de las partes. No se analizarán las líneas Sur Península-Estrecho y Sur Península-Ceuta, por cuanto únicamente opera TRASMEDITERRANEA[64].

b) Tráfico Península-Canarias

(124) Los precedentes han considerado que el tráfico entre la Península y Canarias constituía un único mercado relevante dado que en el momento de la adopción de las correspondientes decisiones únicamente operaba en la zona TRASMEDITERRÁNEA y con una única ruta (línea Cádiz-Gran Canaria-Tenerife-La Palma-Arrecife).

(125) Posteriormente, en 2011 se produjo la entrada del grupo ARMAS en la ruta Península-Canarias, prestando servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga desde Huelva, por lo que la definición de mercado ha de ser revisada.

(126) A estos efectos, ARMAS considera que los servicios que presta desde Huelva no compiten con los prestados por TRASMEDITERRÁNEA desde Cádiz por cuanto ofrecen servicios, horarios y precios sustancialmente diferentes entre sí. En concreto, el notificante señala que el servicio ofrecido por ARMAS es notablemente más rápido y con unas calidades superiores al de TRASMEDITERRANEA[65], […] en distintos días de la semana, por lo que en su

[64] TRASMEDITERRANEA presta servicios de transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas Algeciras-Ceuta, y Algeciras-Tanger Med, presentando una cuota del [10-20%] del mercado del transporte regular de pasajeros Sur Península-Estrecho en volumen ([30-40%] en valor) y del [20-30% del mercado del transporte regular de pasajeros Sur Península-Ceuta en volumen ([20-30%] en valor), según estimaciones del notificante correspondientes a 2017.

[65] ARMAS asimila el servicio prestado al concepto de "minicrucero" con piscina, animación y entretenimiento, tiendas. En cuanto a TRASMEDITERRÁNEA, presta un servicio básico en el marco de un contrato de gestión de servicios de navegación de interés público, en el que el itinerario y las frecuencias mínimas a ofrecer están fijadas en el pliego de prescripciones técnicas particulares que rige dicho contrato.

opinión dichos servicios no resultan sustitutivos para los pasajeros. Adicionalmente, el notificante considera que los puertos de Huelva y Cádiz satisfacen demandas geográficas distintas[66].

(127) A este respecto, el notificante señala que la entrada de ARMAS en el área Península-Canarias en 2011 supuso un incremento destacable del número de pasajeros (de alrededor de […]) de la ruta, incremento que se dio *ex novo*, sin haber generado presión competitiva alguna a TRASMEDITERRÁNEA en sus líneas desde Cádiz, que han seguido transportando un número constante de viajeros ([…]), ni en sus precios[67], que no han experimentado cambios de tendencia destacables en el periodo 2011-2017[68].

(128) Dado lo anterior, el notificante considera que los puertos de Huelva (desde donde opera ARMAS) y Cádiz (desde donde opera TRASMEDITERRÁNEA) conforman mercados diferenciados respecto al transporte marítimo de pasajeros que conectan la Península con cada isla del archipiélago canario.

(129) Esta Dirección de Competencia considera que las líneas que parten de dichos puertos forman parte del mismo mercado de producto que satisface la demanda de pasajeros que quieren trasladar su vehículo a Canarias pues ambos puertos son sustitutivos para la demanda de pasajeros en Península.

(130) Planteada dicha cuestión en el test de mercado, la totalidad de las empresas consultadas considera que los puertos de Huelva y Cádiz son sustitutivos para la demanda de pasajeros que viajan con vehículo hacia/desde las Islas Canarias. Según ellos, los usuarios elegirán el trayecto en función de horarios, precio y conectividad y no de las prestaciones que ofrezca el buque. La DGMM comparte dicha opinión.

(131) Dado lo anterior y el solapamiento de las actividades de TRASMEDITERRÁNEA y ARMAS en esta zona, resultan relevantes para el análisis de la operación los mercados de transporte marítimo regular de pasajeros Península-Canarias, así como las líneas Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife. No se analizarán las líneas Península-Fuerteventura y Península-La Palma por cuanto únicamente opera TRASMEDITERRANEA[69].

c) Tráfico interinsular canario

(132) Los precedentes han seguido un criterio de delimitación basado en la agrupación de aquellas líneas con destino u origen en una misma isla, dado que al tratarse de rutas que comunican islas entre sí, cada ruta presta un servicio individualizado e insustituible para el usuario que no se verá satisfecha por otra ruta alternativa.

(133) Ahora bien, en la medida en que la parte considera que el tráfico circular realizado por algunas compañías de transporte marítimo podría considerarse una alternativa al transporte de pasajeros isla a isla, esta Direccion de

[66] La conexión por carrtera entre ambos puertos no es adecuada dada la dificultad y el tiempo para cruzar Doñana.

[67] La linea Cadiz-Canarias operada por TRASMEDITERRÁNEA está sometida a unos precios máximos fijados por la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda del Ministerio de Fomento.

[68] El notificante señala que el precio medio de TRASMEDITERRÁNEA por pasajero en 2011 era de […] mientras que en 2016 era de […]. En cuanto a los vehículos, el precio medio era de […] en 2011 y de […] en 2016.

[69] TRASMEDITERRANEA dispone del 100% de los mercados de transporte marítimo regular de pasajeros Península-Fuerteventura y Península-La Palma, según datos aportados por el notificante correspondientes a noviembre de 2017.

Competencia también analizará el mercado más amplio del tráfico interinsular canario.

(134) Dado el solapamiento de las actividades de TRASMEDITERRÁNEA y ARMAS en esta zona, se considera relevante a efectos del análisis de la operación las líneas Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria-Fuerteventura, Gran Canaria-Lanzarote, Tenerife-Fuerteventura, Tenerife-Lanzarote y Tenerife-La Palma.

(135) No se analizarán las líneas Gran Canaria-La Palma, La Palma-Fuerteventura y Lanzarote–La Palma, en las que únicamente está presente TRASMEDITERRÁNEA[70] ni las líneas Fuerteventura-Lanzarote, Gomera-Tenerife, Gomera-La Palma, Gomera-Hierro y Hierro-Tenerife en las que solo está presente ARMAS[71].

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VII.1. Estructura de la oferta

(136) La oferta de los mercados de transporte marítimo regular de carga general y pasajeros analizadas está conformada por un número variable de empresas navieras que en su mayoría transportan tanto carga como pasajeros e incluso con los mismos buques.

(137) Se trata de mercados que presentan capacidad excedentaria, por cuanto los buques raramente alcanzan un nivel de utilización del 100% y en los que la movilidad de la flota permite el cambio de buques entre líneas con relativa facilidad, registrándose entradas y salidas relativamente frecuentes de operadores en las distintas líneas, así como una modificación de las líneas ofertadas.

(138) En particular, en los últimos años destaca la entrada de NAVIERA ARMAS en 2011 en líneas que unen la Península y Canarias y Sur Península-Melilla, rompiendo lo que hasta el momento habían sido el monopolio de TRASMEDITERRÁNEA.

VII.1.1 Mercado del transporte marítimo regular de carga rodada Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla, considerando alternativamente el mercado Sur Península-Alborán.

(139) La oferta del mercado del transporte marítimo regular de carga rodada en la ruta Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla está constituida por un número significativo de operadores relevantes incluyendo TRASMEDITERRÁNEA BALEARIA, ARMAS, FRS o INTERSHIPPING, a los que hay que añadir la navieras AML, que inició sus operaciones en esta zona en 2016 (línea Algeciras-Tánger) y BALEARIA, que no estaba presente en el Mercado Sur Península-Alborán y amplió sus actividades en esta zona en 2016, al empezar a prestar

[70] Con cuotas del 100% en todas ellas según datos aportados por el notificante correspondientes 2017.

[71] Con cuotas del [50-60%] en la línea Fuerteventura-Lanzarote, [30-40%] en la Gomera-Tenerife, [50-60%] en la Gomera-La Palma, 100% en la Gomera-Hierro y 100% en la Hierro-Tenerife, según datos aportados por el notificante correspondientes 2017.

servicios en Melilla (líneas Almería-Melilla y Málaga-Melilla, así como Motril-Melilla durante dos meses de verano) y en Nador, desde 2017[72].

(140) El cuadro siguiente muestra la estructura de dicho mercado en volumen y valor, según estimaciones del notificante basadas en datos procedentes de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias correspondientes.

	Mercado de transporte marítimo regular de carga rodada Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla					
Operador	**2015**		**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[30-40%]**	**[30-40%]**	**[20-30%]**	**[30-40%]**	**[20-30%]**	**[30-40%]**
BALEARIA	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
FRS	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]	[20-30%]
INTERSHIPPING	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
AML	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
PEREGAR	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
PAUBLETE (STAMP)	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total metros lineales y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: Notificación

(141) En el caso de considerar alternativamente el mercado en la ruta Sur Península-Alborán[73], las cuotas que presentan las partes son significativamente superiores[74] y quedan reflejadas en el cuadro siguiente:

Mercado de transporte marítimo regular de carga rodada Sur Península-Alborán						
Operador	**2015**		**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]
TRASMEDITERRÁNEA	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]	[60-70%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[80-90%]**	**[70-80%]**	**[80-90%]**	**[70-80%]**	**[80-90%]**	**[80-90%]**
PEREGAR	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]
AML	----	----	----	----	[0-10%]	[0-10%]
BALEARIA	----	---	----	---	[0-10%]	[0-10%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total metros lineales y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: Notificación

[72] BALEARIA prestó servicios en la línea Almería-Nador en el verano de 2017 (junio a septiembre 2017).

[73] Este mercado supone, respecto al mercado geográficamente más amplio, Península-Marruecos, Ceuta y Melilla, el [10-20%] en volumen y el [20-30%] de la facturación.

[74] ARMAS presta servicios de transporte marítimo regular de carga rodada en las líneas Motril-Melilla, Almería-Melilla, Almería-Nador, Motril-Alhucemas (100%) y Motril-Nador (100%). TRASMEDITERRANEA presta servicios de transporte marítimo regular de carga rodada en las líneas Almería-Melilla, Málaga-Melilla y Almería-Nador. Dichas navieras solapan sus actividades en las lineas Almería-Melilla ([90-100%]) y Almería-Nador ([80-90%]).

VII.1.2. Mercado de transporte marítimo regular de carga rodada Sur Península-Melilla

(142) Las partes presentan un importante solapamiento de sus actividades en este mercado que incluye las líneas de cabotaje nacional Motril-Melilla, Almería-Melilla y Málaga-Melilla, de las que las dos últimas tienen la consideración de líneas de navegación de interés público al objeto de garantizar la suficiencia de las comunicaciones marítimas y el suministro a la Ciudad Autónoma de Melilla y que actualmente son operadas por TRASMEDITERRÁNEA, tras la adjudicación del contrato correspondiente con el Estado y con vigencia hasta el 31 de octubre de 2019.

(143) El cuadro siguiente muestra la estructura del mercado de transporte regular de carga rodada Sur Península-Melilla y las líneas que incluye, en términos de volumen y valor, según las estimaciones realizadas por el notificante basadas en datos procedentes de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias correspondientes[75].

Mercado de transporte marítimo regular de carga rodada Sur Península-Melilla.						
Operador	**2015**		**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]
TRASMEDITERRÁNEA	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[60-70%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[70-80%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**
PEREGAR	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]
BALEARIA	-----	---	-----	---	[0-10%]	[0-10%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total metros lineales y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Línea Motril-Melilla.						
ARMAS	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TRASMEDITERRÁNEA	---	---	---	---	--	--
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
Total metros lineales y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Línea Almería-Melilla						
ARMAS	---	---	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA	100%	100%	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**[90-100%]**	**[90-100%]**
BALEARIA	---	---	---	---	[0-10%]	[0-10%]
Total metros lineales y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Línea Málaga-Melilla.						
ARMAS	---	---	---	---	---	---
TRASMEDITERRÁNEA	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**
PEREGAR	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]
BALEARIA	---	---	---	---	[0-10%]	[0-10%]
Total metros lineales y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[75] Este mercado supuso en 2017 el [80-90%] y [80-90%] del volumen y facturación del mercado geográficamente más amplio de transporte marítimo regular de carga rodada Sur Península-Alborán.

Fuente: Notificación

VII.1.3 Mercados de transporte marítimo regular de carga rodada Península-Canarias y de Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife, considerando alternativamente los mercados de transporte regular de carga general de dichas líneas.

(144) La oferta de los mercados de transporte marítimo regular de carga general Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife está principalmente constituida por navieras que operan buques portacontenedores que realizan el [70-80%] del tráfico total de carga entre la Península y Canarias en volumen, según datos aportados por el notificante y correspondientes a noviembre 2017. Entre dichos operadores se encuentran JSV, BOLUDA, NISA, WEC LINES, OPDR y ALISIOS SHIPPING[76].

(145) Junto a ellos, se encuentran importantes operadores de carga rodada como ARMAS, TRASMEDITERRÁNEA, OPDR[77] o SUARDIAZ[78].

(146) En este ámbito, TRASMEDITERRÁNEA opera el contrato de gestión de servicios de navegación de interés público entre la Península y Canarias con vigencia inicial hasta el 31 de marzo de 2020, realizando con un buque Ro-Pax un único recorrido semanal circular que parte de Cádiz y hace escalas en varias islas del archipiélago canario[79]. Adicionalmente, dicha empresa opera dos rotaciones adicionales en la ruta Península y Canarias limitadas a carga y fuera del ámbito de la línea de interés público[80].

(147) También ARMAS realiza un recorrido circular semanal entre la Península y Canarias, desde Huelva[81].

(148) Por lo general, los buques que realizan dichas rutas circulares embarcan carga en la Península para su desembarco en una isla canaria determinada, que puede coincidir o no con el destino final de la carga en función de si el itinerario del buque incluye dicha isla de destino final. En caso negativo, lo más probable es que dicha carga sea desembarcada en Gran Canaria o Tenerife, islas que ejercen de centros de redistribución o *hubs*. Simultáneamente a sus escalas en las islas canarias depositando carga con origen en la Península, el buque puede cargar nuevamente mercancía en las islas a fin de descargarla en otra isla del archipiélago (lo que se considera tráfico interinsular) o bien trasladarla hasta la Península.

---

[76] JSV opera desde Barcelona, Alicante y Málaga, BOLUDA desde Barcelona, Valencia y Alicante, NISA desde Barcelona, Sagunto y Alicante, WEC LINES desde Barcelona, Tarragona, Valencia, Cartagena, Gijón, Bilbao y Vigo, OPDR desde Algeciras y Sevilla, y ALISIOS SHIPPING desde Huelva.

[77] OPDR ofrece tanto servicios de carga rodada como vertical, prestando las siguientes rutas: a) Sevilla–Tenerife–Gran Canaria–Lanzarote–Sevilla, b) Barcelona-Valencia-Tenerife-Las Palmas-Alicante, c) Hamburgo-Roterdam-Tilbury-Tenerife-Gran Canaria-Agadir-Casablanca-Huelva-Setubal y d) Roterdam-Amberes-Leixoes-Gibraltar-Las Palmas-Tenerife-Cartagena-Melilla-Casablanca.

[78] SUARDIAZ realiza las rutas Vigo-Tenerife-Gran Canaria-Vigo y Barcelona–Tenerife–Gran Canaria–Barcelona.

[79] Línea Cádiz-Lanzarote-Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife-Santa Cruz de La Palma-Santa Cruz de Tenerife- Las Palmas de Gran Canaria-Fuerteventura-Lanzarote-Cádiz.

[80] Líneas Cadiz-Tenerife-Gran Canaria y Cádiz-Tenerife-Gran Canaria-La Palma..

[81] Línea Huelva-Lanzarote-Gran Canaria-Tenerife-Huelva en invierno y Huelva-Tenerife-Gran Canaria-Lanzarote-Huelva, en verano.

(149) Los cuadros siguientes muestran la estructura de los mercados del transporte marítimo regular de carga general y carga rodada en Península-Canarias y en los mercados más estrechos Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife, según las estimaciones realizadas por el notificante en volumen, en base a datos procedentes de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias correspondientes. Los datos aportados se refieren exclusivamente a la carga que tiene su origen o destino en la Península desde o hacia una isla canaria.

Mercado de transporte marítimo regular de carga Península-Canarias (volumen[82]).				
	CARGA GENERAL		CARGA RODADA	
Operador	**2016**	**nov-17**	**2016**	**nov-17**
ARMAS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA	[10-20%]	[10-20%]	[60-70%]	[60-70%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[10-20%]**	**[10-20%]**	**[60-70%]**	**[70-80%]**
OPDR	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[0-10%]
SUARDIAZ	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]
Contenedores	[70-80%]	[70-80%]	----	----
TOTAL	100%	100%	100%	100%
Total metros lineales	[…]	[…][83]	[…]	[…][84]

[82] Para mayor comparabilidad de las cuotas de carga general y carga rodada se recogen solo las cuotas en volumen, no en valor, si bien se indica el total del mercado en valor.

[83] Total mercado en valor […].

[84] Total mercado en valor […].

Mercado de transporte marítimo regular de carga Península-Lanzarote (volumen).				
ARMAS	Sin datos	[0-10%]	[30-40%]	[40-50%]
TRASMEDITERRÁNEA	Sin datos	[0-10%]	[50-60%]	[40-50%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	Sin datos	**[10-20%]**	**[80-90%]**	**[90-100%]**
OPDR	Sin datos	[0-10%]	[10-20%]	[0-10%]
Contenedores	Sin datos	[80-90%]	----	---
TOTAL		100%	100%	100%
Total metros lineales		[…]	[…]	[…][85]
Mercado de transporte marítimo regular de carga Península-Gran Canaria (volumen).				
ARMAS	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]
TRASMEDITERRÁNEA	[10-20%]	[10-20%]	[50-60%]	[50-60%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[10-20%]**	**[10-20%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**
SUARDIAZ	[0-10%]	[0-10%]	[20-30%]	[20-30%]
OPDR	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[0-10%]
Contenedores	[80-90%]	[80-90%]	----	---
TOTAL	100%	100%	100%	100%
	[…]	[…][86]	[…]	[…][87]
Mercado de transporte marítimo regular de carga Península-Tenerife (volumen).				
ARMAS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA	[10-20%]	[10-20%]	[60-70%]	[60-70%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[10-20%]**	**[10-20%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**
SUARDIAZ	[0-10%]	[0-10%]	[20-30%]	[10-20%]
OPDR	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]
Contenedores	[70-80%]	[70-80%]	----	---
TOTAL	100%	100%	100%	100%
	[…]	[…][88]	[…]	[…][89]

Fuente: Notificación

VII.1.4 Mercados de transporte marítimo regular de carga rodada interinsular canario y en las rutas Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria-Fuerteventura, Gran Canaria-Lanzarote, Tenerife-Fuerteventura, Tenerife-Lanzarote, Tenerife-La Palma, Fuerteventura-Lanzarote

(150) La oferta de los mercados interinsulares de transporte marítimo regular de carga está principalmente constituida por ARMAS, TRASMEDITERRÁNEA y FRED OLSEN, que operan buques mixtos de carga y pasaje.

(151) En el caso de TRASMEDITERRÁNEA, la prestación de servicios interinsulares de transporte marítimo de carga se deriva casi exclusivamente de las paradas insulares realizadas en la ruta de interés público circular que presta entre la Península y Canarias para depositar y recoger carga que tiene su origen o destino la Península, realizando colateralmente algunos tramos interinsulares

[85] Total mercado en valor […] ([0-10%] de la facturación total del tráfico de carga rodada Península-Canarias).

[86] Total mercado en valor […].

[87] Total mercado en valor […] ([40-50%] de la facturación total del tráfico de carga rodada Península-Canarias).

[88] Total mercado en valor […].

[89] Total mercado en valor […] ([40-50%] de la facturación total del tráfico de carga rodada Península-Canarias).

(en los que se traslada mercancía entre islas[90]) que según el notificante, únicamente supone el [0-10%] del total de rotaciones interinsulares realizadas.

(152) También ARMAS realiza colateralmente algunos tramos interinsulares derivados del recorrido circular semanal desde Huelva, aunque dicha actividad resulta marginal respecto a la prestada de forma independiente en este ámbito, con 9 buques que prestan servicio entre las 7 islas Canarias, en la mayoría de los casos, varias veces al día. En cuanto a FRED OLSEN, es un operador exclusivamente interinsular que conecta diariamente 6 de las islas de archipiélago canario desde los puntos más cercanos de cada par de islas con 6 buques.

(153) A continuación, se muestra la estructura de los mercados del transporte marítimo regular de carga rodada interinsular canario y en las rutas Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria-Fuerteventura, Gran Canaria-Lanzarote, Tenerife-Fuerteventura, Tenerife-Lanzarote, Tenerife-La Palma, Fuerteventura-Lanzarote, según las estimaciones realizadas por el notificante en volumen en base a datos procedentes de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias correspondientes. Los datos aportados se refieren exclusivamente a la carga que tiene origen o destino en esas islas, sin incluir la carga que tiene su origen en esas islas y destino final la Península o viceversa.

Mercados de transporte marítimo regular de carga rodada tráfico Interinsular canario (volumen)						
Operador	**2015**		**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]
TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[70-80%]**	**[60-70%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**
FRED OLSEN	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total metros lineales y millones de euros.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[90] Fundamentalmente vinculadas con el traslado de equipos vacíos para cargar el plátano en La Palma y llevarlo a la Península (el […] de esta carga interinsular, […]), el movimiento de coches de *rent a car* ([…], principalmente […,]) y el aprovisionamiento de cartón para el empaquetado de la referida producción de plátanos ([…]).

Mercados de transporte marítimo regular de carga rodada tráfico Interinsular canario					
Líneas	**Operador**	**2016**		**2017**	
		Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
Gran Canaria-Tenerife	ARMAS	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**
	FRED OLSEN	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]
	TOTAL	100%	100%	100%	100%
	Total m. l y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Gran Canaria Fuerteventura	ARMAS	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**
	FRED OLSEN	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]
	TOTAL	100%	100%	100%	100%
	Total m. l y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Gran Canaria Lanzarote	ARMAS	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
	TOTAL	100%	100%	100%	100%
	Total m. l y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Tenerife-Fuerteventura	ARMAS	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**	**[50-60%]**
	FRED OLSEN	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]
	TOTAL	100%	100%	100%	100%
	Total m. l y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Tenerife Lanzarote	ARMAS	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100,00%**
	TOTAL	100%	100%	100%	100%
	Total m. l y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Tenerife La Palma	ARMAS	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[50-60%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[70-80%]**	**[60-70%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**
	FRED OLSEN	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]
	TOTAL	100%	100%	100%	100%
	Total m. l y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Fuerteventura-Lanzarote	ARMAS	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[60-70%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[40-50%]**	**[40-50%]**	**[60-70%]**	**[60-70%]**
	FRED OLSEN	[50-60%]	[50-60%]	[30-40%]	[30-40%]
	TOTAL	100%	100%	100%	100%
	Total m. l y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: Notificación

VII.1.5 Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla, considerando alternativamente el mercado Sur Península-Alborán.

(154) La oferta del mercado del transporte marítimo regular de pasajeros en la ruta Sur de la Península-Marruecos, Ceuta y Melilla está constituida por un número significativo de operadores relevantes como TRASMEDITERRÁNEA, ARMAS, FRS, INTERSHIPPING, AML o BALEARIA. Estos dos últimos operadores iniciaron (AML) o incrementaron (BALEARIA) sus actividades en esta zona en 2016, habiendo conseguido cuotas relevantes en un breve periodo de tiempo, lo que según el notificante demostraría la importante competencia existente en este mercado.

(155) A continuación, se muestra la estructura del mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en la ruta Sur de la Península-Marruecos, Ceuta y Melilla en valor y en volumen[91], según las estimaciones del notificante basadas en datos procedentes de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias correspondientes

Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla						
Operador	**2015**		**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[30-40%]**	**[40-50%]**	**[30-40%]**	**[40-50%]**	**[30-40%]**	**[30-40%]**
BALEARIA	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
FRS	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
INTERSHIPPING	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]
AML	-	-	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
NAVLINE[92]	[0-10%]	[0-10%]	-	-	-	-
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total nº de pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: Notificación

(156) En el caso de considerar alternativamente el mercado en la ruta Sur Península-Alborán[93], las cuotas que presentan las partes son significativamente superiores y son las reflejadas en el cuadro siguiente[94]:

[91] Las cifras y cuotas en volumen no incluyen los vehículos cuya facturación sí estaría incluida en las estimaciones en valor.

[92] Según la notificante, en el año 2015 accedió al mercado la compañía NAVLINE, empresa marroquí que operó entre Algeciras y Tánger durante el verano de ese año, alcanzando un [20-30%] de cuota en esa línea, si bien posteriormente ha dejado de operar.

[93] Representa el [20-30%] del volumen y el [30-40%] del valor del mercado geográfico más amplio, Península-Marruecos, Ceuta y Melilla.

[94] ARMAS presta servicios de transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas Motril-Melilla, Almería-Melilla, Almería-Nador, Motril-Alhucemas (100%) y Motril-Nador (100%). TRASMEDITERRANEA presta servicios de transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas Almería-Melilla, Málaga-Melilla y Almería-Nador. Dichas navieras solapan sus actividades en las lineas Almería-Melilla ([70-80%]) y Almería-Nador ([70-80%]).

Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Sur Península-Alborán						
Operador	**2015**		**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
TRASMEDITERRÁNEA	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**[90-100%]**	**[90-100%]**	**[80-90%]**	**[80-90%]**
BALEARIA	----	----	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]
AML	----	----	----	----	[0-10%]	[0-10%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total nº de pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: Notificación

VII.1.6 Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Sur Península-Melilla, considerando de forma alternativa la sustituibilidad del transporte aéreo con el marítimo en relación a los pasajeros residentes que viajan sin vehículo.

(157) La oferta del mercado del transporte marítimo regular de pasajeros en la ruta Sur de la Península- Melilla, está limitada a tres operadores, las dos entidades que se concentran y BALEARIA, que inició sus operaciones en diciembre de 2016 en las líneas Almería-Melilla y Málaga-Melilla y en dos años ha adquirido una presencia relevante en esta zona.

(158) Según lo señalado anteriormente, TRASMEDITERRÁNEA opera las líneas Málaga-Melilla y Almería-Melilla bajo el contrato de gestión de servicios de navegación de interés público que se adjudicó en 2017 y con vigencia hasta el 31 de octubre de 2019.

(159) El cuadro siguiente muestra la estructura del mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en la ruta Sur de la Península-Melilla[95], en términos de volumen[96] y valor, según estimaciones del notificante basadas en datos procedentes de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias correspondientes. Adicionalmente se aporta información separada de las líneas Motril-Melilla, Almería-Melilla y Málaga-Melilla, incluidas en dicha ruta.

Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Sur Península-Melilla.						
Operador	**2015**		**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]	[20-30%]
TRASMEDITERRÁNEA	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**[90-100%]**	**[90-100%]**	**[80-90%]**	**[80-90%]**
BALEARIA	0%		[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total nº de pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

[95] Este mercado, respecto al mercado Sur Península-Alborán, supone el [50-60%] del volumen y [50-60%] de la facturación.

[96] Las cifras en volumen no recogen los vehículos cuya facturación sí está incluida en las cifras en valor.

Línea Motril-Melilla.						
ARMAS	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TRASMEDITERRÁNEA	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total nº de pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Línea Almería-Melilla						
ARMAS	0%	0%	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TRASMEDITERRÁNEA	100%	100%	[80-90%]	[80-90%]	[70-80%]	[70-80%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**[90-100%]**	**[90-100%]**	**[70-80%]**	**[70-80%]**
BALEARIA	-	-	[0-10%]	[0-10%]	[20-30%]	[20-30%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total nº de pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Línea Málaga-Melilla.						
ARMAS	0%	0%	0%	0%	0%	0%
TRASMEDITERRÁNEA	100%	100%	[90-100%]	[90-100%]	[80-90%]	[80-90%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**[90-100%]**	**[90-100%]**	**[80-90%]**	**[80-90%]**
BALEARIA	-	-	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total nº de pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: Notificación

(160) En el caso de considerar la sustituibilidad entre el transporte marítimo y el aéreo para las líneas entre el Sur Península y Melilla, el cuadro siguiente muestra las cuotas que tendrían las partes y sus principales competidores, según estimaciones del notificante

Transporte regular de pasajeros residentes Sur Península-Melilla (volumen)		
Operador	**2016**	**2017**
ARMAS	[20-30%]	[20-30%]
TRASMEDITERRÁNEA	[50-60%]	[40-50%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[70-80%]**	**[60-70%]**
BALEARIA	[0-10%]	[10-20%]
AIR NOSTUM	[10-20%]	[10-20%]
AIR EUROPA	[0-10%]	[0-10%]
Total	100%	100%
Total nº de pasajeros	[…]	[…]

Fuente: Notificación

VII.1.7. Mercados de transporte marítimo regular de pasajeros Península-Canarias y Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife.

(161) La oferta de los mercados de transporte marítimo regular de pasajeros entre la Península y las islas Canarias (Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria, Península-Tenerife), está únicamente constituida por las dos entidades que se concentran por lo que la cuota resultante de la operación será del 100% en todas ellas.

(162) Según lo señalado anteriormente, TRASMEDITERRÁNEA opera la línea de transporte de pasajeros entre Cádiz y Canarias bajo el contrato de gestión de servicios de navegación de interés público que se adjudicó el 27 de febrero de

2018 y con vigencia inicial hasta el 31 de marzo de 2020. ARMAS, por su parte, inició a operar en 2011 desde Huelva.

(163) El cuadro siguiente muestra la estructura de los mercados de transporte marítimo regular de pasajeros Península- Canarias, Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife, en términos de valor, según estimaciones del notificante basadas en datos procedentes de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias correspondientes.

Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Península-Canarias				
Operador	**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]
TRASMEDITERRÁNEA	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
TOTAL (nº pasajeros y millones de euros)	[…]	[…]	[…]	[…]
Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Península-Lanzarote				
ARMAS	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]
TRASMEDITERRÁNEA	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
TOTAL (nº pasajeros y millones de euros)	[…]	[…][97]	[…]	[…]
Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Península Gran-Canaria.				
ARMAS	[60-70%]	[70-80%]	[60-70%]	[70-80%]
TRASMEDITERRÁNEA	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
TOTAL (nº pasajeros y millones de euros)	[…]	[…][98]	[…]	[…]
Mercado de transporte marítimo regular de pasajeros Península-Tenerife.				
ARMAS	[80-90%]	[80-90%]	[70-80%]	[80-90%]
TRASMEDITERRÁNEA	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
TOTAL (nº pasajeros y millones de euros)	[…]	[…][99]	[…]	[…]

Fuente: Notificación

VII.1.8 Mercados de transporte marítimo regular de pasajeros interinsular canario y los mercados más estrechos por rutas Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria Fuerteventura, Gran Canaria Lanzarote, Tenerife-Fuerteventura, Tenerife Lanzarote y Tenerife La Palma

(164) Según lo señalado respecto a la carga, la oferta de los mercados de transporte marítimo regular de pasajeros entre las diferentes islas Canarias está constituida por ARMAS, TRASMEDITERRÁNEA[100] y FRED OLSEN, que operan buques mixtos de carga y pasaje.

[97] Representa el [20-30%] de la facturación total del transporte marítimo de pasajeros Península-Canarias ([…] millones de euros).

[98] Representa el [30-40%] de la facturación total del transporte marítimo de pasajeros Península-Canarias.

[99] Representa el [40-50%] de la facturación total del transporte marítimo de pasajeros Península-Canarias.

[100] La notificante indica que TRASMEDITERRÁNEA dejó de operar las conexiones diarias de pasaje interinsular en 2015 y opera actualmente, 1 ó 2 servicos regulares por semana, debido a las escalas intermedias de los buques que prestan sus servicios con origen/destino la Península. Asimismo, indica que TRASMEDITERRANEA intentó operar en julio de 2011 la línea interinsular sin escalas Tenerife-Fuerteventura, desistiendo de la misma en diciembre de ese año.

(165) A continuación, se muestra la estructura de los mercados de transporte marítimo regular de pasajeros interinsular canario y por rutas Gran Canaria-Tenerife, Gran Canaria-Fuerteventura, Gran Canaria-Lanzarote, Tenerife-Fuerteventura, Tenerife-Lanzarote y Tenerife-La Palma, en volumen, según las estimaciones realizadas por el notificante en base a datos procedentes de Puertos del Estado y de las autoridades portuarias correspondientes.

Mercados de transporte marítimo regular de pasajeros tráfico Interinsular canario						
Operador	**2015**		**2016**		**2017**	
	Volumen	**Valor**	**Volumen**	**Valor**	**Volumen**	**Valor**
ARMAS	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]
TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[40-50%]**	**[40-50%]**	**[40-50%]**	**[40-50%]**	**[40-50%]**	**[50-60%]**
FRED OLSEN	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Totalnº de pasajeros y millones de euros.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Mercados de transporte marítimo regular de pasajeros Interinsular canario (volumen)					
Líneas	**Operador**	**2016**		**2017**	
		Volumen	**Valor**	**Volumen***	**Valor**
Gran Canaria-Tenerife	ARMAS	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]	[20-30%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[30-40%]**	**[30-40%]**	**[30-40%]**	**[20-30%]**
	FRED OLSEN	[60-70%]	[60-70%]	[60-70%]	[70-80%]
	TOTAL	100%	100%	100%	100%
	Total pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Gran Canaria Fuerteventura	ARMAS	[30-40%]	[40-50%]	[40-50%]	[30-40%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[30-40%]**	**[40-50%]**	**[40-50%]**	**[30-40%]**
	FRED OLSEN	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]	[60-70%]
	TOTAL	100%	100%		100%
	Total pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Gran Canaria Lanzarote	ARMAS	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100%**
	TOTAL	100%	100%		100%
	Total pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Tenerife-Fuerteventura	ARMAS	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]	[40-50%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[30-40%]**	**[30-40%]**	**[40-50%]**	**[40-50%]**
	FRED OLSEN	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]	[50-60%]
	TOTAL	100%	100%		100%
	Total pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]

Tenerife Lanzarote	ARMAS	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]	[90-100%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**100%**	**100%**	**100%**	**100,00%**
	TOTAL	100%	100%		100%
	Total pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]
Tenerife La Palma	ARMAS	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]	[30-40%]
	TRASMEDITERRÁNEA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
	ARMAS+ TRASMEDITERRANEA	**[30-40%]**	**[30-40%]**	**[40-50%]**	**[30-40%]**
	FRED OLSEN	[60-70%]	[60-70%]	[50-60%]	[30-40%]
	TOTAL	100%	100%		100%
	Total pasajeros y millones de euros	[…]	[…]	[…]	[…]

Fuente: Notificación

VII.2. Estructura de la demanda y fijación de precios

(166) La demanda de los servicios de transporte marítimo regular de carga general está fundamentalmente vinculada al sector empresarial e industrial. Se trata, fundamentalmente, de agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo que demandan servicios de transporte de carga rodada autopropulsada (en camiones) o no (plataformas) de forma sistemática. Esta demanda profesional es muy sensible a los precios por cuanto los costes logísticos tienen un efecto significativo en su rentabilidad, disponiendo de una apreciable capacidad de negociación.

(167) De acuerdo con la notificante y con algunos de los consultados en el test de mercado no es habitual que se firmen contratos a largo plazo con los clientes. Sin embargo, alguno de los consultados señala que, en los últimos años se ha generalizado la práctica de contratos de plazo más largos de los habituales de un año de duración (3-4 años), precedidos en los casos de cargadores importantes de concursos entre las navieras u operadoras de transporte y logística que garantizan la obtención de mejores condiciones y precios más competitivos.

(168) En cuanto a los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros, la demanda está principalmente constituida por los consumidores individuales que o bien acuden directamente a las delegaciones y agencias marítimas de las navieras para comprar sus billetes o bien los adquieren a través de agencias de viajes minoristas. Otro segmento de la demanda está constituido por tour-operadores, que ofrecen a sus clientes paquetes de vacaciones que incluyen los servicios de transporte marítimo.

(169) Esta demanda es, por lo general, menos sensible al precio que la del transporte de carga debido a su carácter no profesional y a su reducida capacidad negociadora (superior en el caso de los tour-operadores).

(170) En relación a los concretos ámbitos geográficos analizados, la demanda de transporte marítimo de pasajeros entre el Sur de la Península-Norte de África presenta características especiales que lo singularizan del resto de las zonas

afectadas, al estar constituido por dos grupos de consumidores que presentan pautas de comportamiento sustancialmente diferentes entre sí.

(171) De un lado, los emigrantes norteafricanos residentes en Europa que se desplazan a sus países de origen durante el periodo vacacional. Esta demanda se caracteriza por su gran estacionalidad, al multiplicarse por 2 ó 3 entre los meses de julio y septiembre en los que tiene lugar la OPE. Otra parte de la demanda está constituida por residentes en Ceuta y Melilla que utilizan el transporte marítimo para sus desplazamientos a la Península, de manera habitual y no de forma excepcional como en el caso anterior.

(172) Respecto al tráfico marítimo regular de pasajeros entre la Península y el archipiélago canario, estaría constituido por los residentes que viajan con su propio vehículo, principalmente en periodos vacacionales (verano y Navidad).

(173) En cuanto al tráfico interinsular canario, la demanda está principalmente constituida por residentes en el archipiélago que utilizan este medio de transporte para sus desplazamientos.

(174) El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo, especialmente evidente en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios con los clientes, habitualmente empresas transportistas con importante capacidad de negociación. En la negociación de este tipo de servicios se consideran elementos tales como el tipo de mercancía transportada, porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas.

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

(176) En el caso de los residentes en las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, la normativa aplicable reconoce ciertas bonificaciones[101] al transporte marítimo de pasajeros (no al transporte de los vehículos) al objeto de facilitar su movilidad con el resto del territorio nacional y los desplazamientos interinsulares[102].

(177) Por otro lado, en el caso de las líneas de interés público sometidas a contrato con el Estado en la zona Sur de Península-Melilla (líneas Málaga-Melilla, y Almería-Melilla) y Península–Canarias, los precios aplicados por la beneficiaria

[101] Segun la Dirección General de Marina Mercante, la cuantía de la bonificación es, en el caso del transporte con la Península, de un 50% del precio del billete (incluidas tasas), y en el caso del transporte interinsular también lo es (desde el pasado 30 de junio de 2017) del 50% por parte del Estado (antes era un 25%), al que hay que añadir un 25% que bonifica la comunidad autónoma (en Baleares y Canarias), alcanzándose así en los trayectos interinsulares una bonificación del 75% del precio del billete. El descuento lo efectúa la compañía naviera directamente al viajero en el momento de compra del billete, que trimestralmente liquida con la Dirección General de Marina Mercante. Identicas bonificaciones se aplican al transporte aereo de pasajeros residentes en las Islas Canarias Baleares, Ceuta y Melilla.

[102] En el caso del transporte maritimo de mercancias entre las islas y la Península y el trafico interinsular el Ministerio de Fomento, en cumplimiento de la normativa aplicable, viene incluyendo en los Presupuestos Generales del Estado sendas cuantías para abaratar el coste efectivo del transporte de mercancías con Baleares y Canarias. Estas subvenciones plantean cuestiones específicas de gestión para Baleares y para Canarias, pero tienen en común que se otorgan a año vencido por prorrateo entre el importe establecido en los Presupuestos y las solicitudes recibidas.

del contrato, TRASMEDITERRÁNEA, están limitados por tarifas máximas de pasajeros y vehículos establecidas en dichos contratos.

(178) Por otro lado, para el conjunto de las líneas que unen puertos españoles con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla o con puertos de Marruecos o de Argelia, y para determinados días del año con especiales circunstancias de intensidad de tráfico, se establece la denominada Operación Paso del Estrecho (OPE)que supone una serie de obligaciones, en particular, la intercambiabilidad de billetes entre navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten las navieras, y que tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos por el art 4 LDC.

VII.3. Estructura de la distribución

(179) La distribución de los servicios de transporte de mercancías se suele realizar a través de los agentes de carga de los puertos que negocian individualmente las condiciones con cada cliente. En el caso del transporte de pasajeros, la mayor parte de los operadores comercializa sus billetes a través de agencias de viajes minoristas y de sus propias delegaciones en aquellos puertos en los que operan más habitualmente.

(180) En lo que se refiere a ARMAS, la venta de sus billetes de pasaje se realiza fundamentalmente de forma directa en sus taquillas situadas en los puertos desde los que opera ([…]), también a través de su página web ([…]), agencias de viajes ([…]) y call center ([…]). En el caso de TRASMEDITERRÁNEA, la venta de billetes de pasaje se realiza fundamentalmente a través de agencias de viaje minoristas, tanto físicas como virtuales, con las que suscribe acuerdos o contratos de intermediación, en ningún caso de carácter exclusivo para la agencia ([…]), realizando el resto a través de sus propias taquillas situadas en los puertos desde los que opera ([…]), su página web ([…]) y call center ([…]).

VII.4. Barreras a la entrada y competencia potencial

(181) Desde un punto de vista legal no parecen existir sustanciales barrera de entrada al mercado. No obstante, la normativa que regula el acceso a los mercados de transporte marítimo regular de carga y pasajeros varía en función de la modalidad de transporte marítimo afectado.

(182) En el caso de las líneas internacionales de la zona Sur-Estrecho, es decir, todas aquellas líneas que unen los puertos del territorio español con los marroquíes, se requiere una simple comunicación a las autoridades españolas así como la autorización por las autoridades marroquíes, en concreto la *Direction de la Marine Marchande* (DMM)[103].

(183) En cuanto a los servicios de transporte marítimo prestados entre puertos situados en la Península y Baleares, Canarias y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, se realizan mediante líneas regulares de cabotaje[104], en las que será de aplicación el principio de libre prestación de servicios entre Estados

[103] Segun la información recibida del notificante, existen dos tipos de autorizaciones: para linea regular y para linea estacional (o de temporada). Los requisitos generales que deben reunir las navieras solicitantes de las referidas autorizaciones consisten, básicamente, en: (i) acreditar el cumplimiento de las obligaciones fiscales y sociales en el país donde esté domiciliada; (ii) acreditar el cumplimiento de las normas de seguridad de los buques; (iii) acreditar cinco (5) años de experiencia en la industria; (iv) aportar una descripción detallada de las condiciones en que se operará el servicio en cuestión; (v) acompañar un certificado de la Autoridad Portuaria competente que acredite la disponibilidad de capacidad suficiente para acoger en el puerto a la naviera en cuestión en los horarios previstos; (vi) comunicación del pabellón de los buques, pudiendo exigirse en algunas ocasiones el abanderamiento en Marruecos; y (vii) el depósito de la garantía pertinente, que varía según el tipo de línea (regular o estacional). Actualmente, en la linea Tarifa-Tangerville, hay cuatro licencias concedidas (2 FRS y 2 Intershipping), nueve en la línea Algeciras-TangerMED (2 AML, 2 Intershipping, 1 FRS, 1 FRS Maroc, 1 BALEARIA y 2 TRASMEDITERRÁNEA), una en las línea Motril- TangerMED y Motril-Alhucemas-Nador, concedidas respectivamente a FRS y ARMAS, y cuatro en la línea Almería-Nador (2 AML y 2 TRASMEDITERRÁNEA)). Respecto a esta última línea, el notificante señala que tanto ARMAS como BALEARIA tuvieron en verano de 2017 sendas licencias de temporada, que expiraron a finales de septiembre y que pueden ser solicitadas nuevamente si así lo desean.

[104] Reguladas por el Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre que determina el régimen jurídico de las líneas regulares y de las navegaciones de interés público. En su artículo 8.1 se establece aquellas líneas regulares de cabotaje insular establecidas entre puertos peninsulares y territorios españoles no peninsulares declaradas de interés público, a fin de garantizar la suficiencia de los servicios, que podrán realizarse bajo obligaciones de servicio público o en régimen de contrato administrativo. En estos casos, se exigirán en los servicios unas frecuencias mínimas, un tiempo mínimo de los servicios (dos años desde el momento en que la línea haya iniciado su prestación) y una capacidad económica que se materializará mediante la prestación de una garantía.

miembros establecido en el Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre, lo que supone que, en principio, los operadores de terceros países no miembros de la UE no pueden acceder libremente a la prestación de este tipo de servicios que solo pueden ser operadas por navieras comunitarias[105].

(184) Respecto al establecimento de dichas líneas regulares de cabotaje, el Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, prevé únicamente su comunicación a la DGMM con una antelación mínima de quince días[106], indicando los puertos en los que se pretenda operar. También deberán ser comunicadas a la DGMM con una antelación mínima de quince días las modificaciones en los puertos del itinerario, las inclusiones o sustituciones de los buques que prestan la línea y el abandono del servicio.

(185) Asimismo, tanto la normativa de la Unión europea como la nacional, establecen que los servicios de navegación de cabotaje puedan quedar sujetos a la imposición de obligaciones de servicio público, relativas fundamentalmente a la frecuencia y permanencia en el servicio.

(186) Según el Real Decreto 1516/2007, los trayectos que figuran en su artículo 8.1 se declaran de interés público, a fin de garantizar la suficiencia de servicios y ello podrá lograrse mediante obligaciones de servicio público (OSP)[107], por contrato administrativo[108], o mediante ambas opciones de manera cumulativa. Esta es la situación que se da en el momento actual en las líneas Málaga-Melilla, Almería-Melilla, Algeciras-Ceuta, Cádiz-Santa Cruz de Tenerife y Cádiz-Las Palmas, en la que las navieras que operan tienen que cumplir con las OSP[109] y además,

[105] Dicha circunstancia ha sido considerada en algunos precedentes que podría constituir una barrera de entrada en relación a las línea Algeciras-Ceuta. No obstante, las propias autoridades de competencia han concluido que esta barrera no era un elemento que limitara significativamente la competencia efectiva en dicho mercado ante la posibilidad de llegar a acuerdos con navieras españolas o de otros Estados miembros para la prestación de dichos servicios.

[106] La comunicación incluirá cierta documentación acreditativa de su condición de empresa naviera y de que los buques a adscribir a la línea o líneas tengan los certificados reglamentarios en vigor y cumplan los requisitos de seguridad aplicables de conformidad con la normativa internacional y comunitaria, así como la nacional que se dicte al amparo de éstas. En el caso de líneas regulares de cabotaje marítimo insular las navieras deben acreditar ciertos elementos adicionales (acreditación registral del título de propiedad del buque o póliza, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo y el cumplimiento de la tripulación de los buques abanderados en algún Estado, distinto de España, que sea miembro de la Unión Europea o bien del EEE, lo dispuesto en la Orden del Ministro de Fomento de 22 de julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular).

[107] El cumplimiento de estas OSP puede establecerse de forma individual para cada una de las empresas prestatarias del servicio o bien colectivamente para el conjunto de todas ellas.

[108] Art. 12 y siguientes del Real Decreto 1516/2007. Cuando se acredite que la imposición de OSP no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad, se podrá establecer la prestación de servicios marítimos regulares entre la península y los territorios españoles no peninsulares mediante contrato administrativo especial.

[109] **OSP** de las líneas de Málaga-Melilla, Almería-Melilla son frecuencia mínima 3 viajes/semana; Tiempo mínimo de prestación del servicio de 2 años pudiendo cesar sin más que notificarlo con antelación de un mes; Garantía del 10% del ingreso anual teórico previsto; Por causas justificadas, la DGMM podrá imponer otras OSP con audiencia previa de un mes; Supervisión, Control e Inspección; y Algeciras-Ceuta tienen consideración de líneas de interés público para asegurar la suficiencia de los servicios pudiendo realizarse bajo obligaciones de servicio público (OSP).

OSP de las líneas de Cádiz-Las Palmas y Cádiz-Santa Cruz de Tenerife son de frecuencia 1 viaje semanal; Tiempo mínimo de prestación del servicio de dos años pudiendo cesar posteriormente con notificación de un mes de antelación; Garantía del 10% del ingreso anual previsto; OSP adicionales, que puede imponer la DGMM con audiencia previa de un mes; Supervisión, control y régimen sancionador.

TRASMEDITERÁNEA[110] [111] y BALEARIA [112] tienen contratos administrativos con determinadas obligaciones adicionales. Según la información aportada por la notificante solo BALEARIA y TRASMEDITERRÁNEA han competido por los contratos de interés público de conexión con Melilla y con Ceuta. Al contrato de interés público de las líneas de conexión Península-Canarias solo se ha presentado TRASMEDITERRÁNEA.

(187) De las líneas actualmente operadas por ARMAS, las que parten de Motril y de Huelva no tienen OSP, mientras que la línea Santa Cruz de Tenerife/Los Cristianos-La Estaca-Los Cristianos/Santa Cruz de Tenerife prestada por ARMAS está sometida a OSP, con el fin de satisfacer las necesidades básicas de comunicación entre las islas de Tenerife y El Hierro.

(188) Los precedentes tampoco han considerado que los factores económicos constituyan un obstáculo entrada en estos mercados. Y ello porque los potenciales entrantes pueden acceder al mercado sin necesidad de realizar cuantiosas inversiones en la adquisición de buques, pudiendo recurrir a fórmulas alternativas tales como el flete de buques de terceros, la compra de buques de segunda mano o el arrendamiento simple o con opción a compra, utilizando para ello los instrumentos jurídicos específicos para la financiación de buques que ofrece la legislación española[113]. A este respecto, el notificante señala las numerosas operaciones de compraventa y/o flete entre las navieras, que constituirían un mercado secundario activo.

(189) Junto a estas vías de financiación, los astilleros, fundamentalmente los especializados en embarcaciones de alta velocidad, ofrecen facilidades para la adquisición de buques, llegando a financiar un porcentaje muy significativo de las embarcaciones que se construyen.

(190) Adicionalmente, el notificante señala que la gran movilidad de la flota es una de las principales características de los mercados de transporte marítimo, lo que permite a las compañías marítimas entrar y salir de un tráfico marítimo determinado sin mayor dificultad o incluso crear nuevas líneas que compiten directamente con las ya existentes.

(191) Algunos precedentes han planteado la existencia de ciertos elementos que podrían configurar barreras a la entrada al mercado, entre otros, la necesidad de

---

[110] El **contrato actual** Cádiz-Santa Cruz de Tenerife y Cádiz-Las Palmas ha sido adjudicado a TRASMEDITERRÁNEA por el precio de la licitación y una vigencia de 1 de abril de 2018 hasta 31 de marzo de 2020. Ningún operador, aparte de TRASMEDITERRÁNEA se ha presentado a las licitaciones de este contrato.

[111] El **contrato actual** Málaga-Melilla y Almería-Melilla tiene vigencia de noviembre de 2017 al 31 de octubre de 2019 y establece una serie de obligaciones: 7 rotaciones semanales, horarios orientativos para la pernocta de un buque en Melilla, condiciones del buque (tipo, capacidad, velocidad, antigüedad máxima) y tarifas máximas. Respecto a la antigüedad de los barcos, el contrato exige una antigüedad inferior a 15 años, pudiéndose admitir buques de hasta 20 años de antigüedad si están empleados en los mismos tráficos en la zona u otras similares, prestando servicios análogos y de la misma intensidad, con la acreditación de un sistema de calidad.

A la licitación del contrato vigente, se presentaron TRASMEDITERRÁNEA y BALEARIA, resultando la primera la adjudicataria a precio de oferta de 0 euros.

[112] La explotación del **contrato** Algeciras-Ceuta correspondió a TRASMEDITERRÁNEA hasta 2011, año a partir del cual fue sustituida por BALEARIA. En el año 2013 se licitó un nuevo contrato que sin embargo fue declarado desierto, al no haberse recibido ninguna oferta. De este modo, se optó por prorrogar el contrato entonces vigente, en favor de BALEARIA. BALEARIA ha vuelto a resultar adjudicataria en las últimas licitaciones del contrato (periodos 2014-2017 y 2017-2018). La última adjudicación se hizo por el precio de licitación y no se presentaron otras ofertas.

[113] Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques, o el régimen fiscal REBECA.

contar con ciertos espacios de atraque en los puertos de origen y destino, utilizables bien en exclusiva, mediante concesión otorgada por la autoridad portuaria correspondiente, o de forma compartida con otros operadores. El notificante señala la ausencia de problemas de acceso a los puertos en las áreas de solapamiento entre las partes, lo que ha sido confirmado por las Autoridades Portuarias de Santa Cruz de Tenerife[114] y Las Palmas, así como por las entradas de BALEARIA y ARMAS en la línea Almería-Melilla.

(192) Adicionalmente, algunos precedentes han advertido, concretamente respecto zona Sur-Estrecho, una cierta saturación de la oferta, especialmente en las líneas tradicionales, lo que podría conllevar una cierta dificultad de establecimiento de operadores no presentes en la zona, dada la desventaja que puede suponer no contar con experiencia en la prestación de servicios en las zonas portuarias afectadas ni con canales de comercialización consolidados para esas rutas. Esto facilitaría las posibilidades de expansión de los operadores ya implantados, con conocimiento de la zona y mayor facilidad para adecuar su oferta mediante movimientos en los buques de una línea a otra de manera relativamente rápida. A estas condiciones se añadiría la preselección de horarios de los ya implantados frente a cualquier nuevo entrante. Estas circunstancias podrían quedar compensadas, tal y como apuntan los mismos precedentes, por las perspectivas de expansión en las líneas menos saturadas o incluso mediante la creación de nuevas líneas.

(193) A este respecto, y como ejemplo de recientes entradas al mercado, se destaca la apertura de nuevas líneas entre el Sur de la Península y el Norte de África tanto desde puertos de reciente creación (Tánger-Med) como desde puertos ya existentes, como es el caso de las líneas Motril-Tánger (operada por FRS desde el año 2016) o Motril-Melilla (operada por ARMAS desde el año 2011). Adicionalmente, el notificante señala la entrada de nuevos operadores al mercado como AML o el incremento de las actividades en esta zona de BALEARIA, que han conseguido cuotas relevantes en un breve periodo de tiempo. Respecto a las líneas que unen la Península con el archipiélago canario, el notificante señala la ausencia de saturación, lo que representa una oportunidad para el establecimiento de nuevos operadores.

(194) El notificante concluye que la ausencia de obstáculos de acceso a los mercados del transporte marítimo y la movilidad de la flota que los caracteriza, implica un elevado grado de competencia potencial, lo que se refleja en la entrada de operadores que inician o amplían sus actividades en las distintas líneas y rutas.

(195) Esta Dirección de Competencia, estando de acuerdo en lo básico, debe matizar que aspectos como las barreras legales a la entrada a operadores no comunitarios limitan la competencia potencial en estas rutas en relación a los competidores más inmediatos, especialmente en el Sur Península-Melilla. A mismo tiempo se constata que en los que en los últimos diez años no se ha producido la entrada de nuevos operadores comunitarios en ninguna de las áreas geográficas consideradas. Las únicas entradas han sido precisamente la de ARMAS en las rutas Península-Canarias y Sur Península-Melilla y la más

[114] Excepcionalmente, dicha Autoridad señala que no existe infraestructura disponible para contenedores en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife

reciente de BALEARIA en Melilla, si bien ya era un operador presente en esa zona geográfica.

(196) Finalmente, la capacidad excedentaria de los operadores instalados posibilitaría estrategias defensivas frente a la entrada de nuevos operadores que podrían verse disuadidos.

VIII. EFICIENCIAS

(197) El notificante señala que la operación generará importantes sinergias y economías de escala que permitirán a la entidad resultante beneficiarse de importantes ahorros de costes, lo que les permitirá acometer de forma sostenida las mejoras necesarias para elevar los estándares de calidad requeridos en el mercado, ampliando y diversificando los servicios ofrecidos[115]. Del mismo modo, la complementariedad geográfica de la actividad de las partes podría resultar en economías de alcance.

(198) El notificante estima que la integración generará ahorros de costes […], fundamentalmente derivados de la reestructuración y racionalización de las duplicidades de sus estructuras corporativas, en gastos generales y operativos, en la optimización de rutas, combustible y operaciones portuarios.

(199) A juicio de esta Dirección, si bien la unificación de las estructuras operativas hasta cierto punto complementarias puede generar eficiencias derivadas tanto de las economías de escala como de alcance, la probabilidad de que las mismas sean trasladadas a los consumidores depende crucialmente de la situación competitiva resultante de la operación, y por tanto su traslado a los clientes finales dependerá de la existencia de competencia suficiente en el mercado.

IX. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN SIN COMPROMISOS

(200) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de TRASMEDITERRÁNEA por el grupo ARMAS.

(201) En general, la operación de concentración supone la consolidación de ARMAS como primer operador en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros, incluyendo el transporte de vehículos como equipaje, en aquellos ámbitos geográficos en los que la entidad venía operando, esto es, Sur Península-Norte de África, Península-Canarias e interinsular canario ya que adiciona la cuota de TRASMEDITERRÁNEA que, hasta ahora era el operador principal en todos los mercados considerados en la zona de Península-Norte de África y en carga rodada en Península-Canarias[116]. En el interinsular canario, es ARMAS el líder que adiciona las reducidas cuotas de TRASMEDITERRÁNEA, cuya presencia en esta zona geográfica deriva exclusivamente de las escalas entre islas realizadas por las líneas que unen Península y Canarias.

[115] ARMAS enfatiza que con la operación podrá aumentar la implementación de unos servicios de mayor calidad para pasajeros y de logística integral para carga, acometer nuevos proyectos así como la incorporación de distintas soluciones tecnológicas.

[116] En todos salvo en el transporte de pasajeros en Península-Lanzarote/Gran Canaria y Tenerife.

(202) Con su entrada en 2011 ARMAS rompió el monopolio de la adquirida en dos de los mercados considerados. En Península-Canarias, ARMAS se convirtió en líder en pasajeros en las tres rutas que opera (manteniendo TRASMEDITERRÁNEA el liderazgo en carga) y en Península-Melilla pasó a ser el segundo/tercer operador, a distancia del líder, también con mayor peso en pasajeros.

(203) Con la operación, ARMAS se convertirá en la única naviera operando líneas de cabotaje en todas las zonas geográficas nacionales, pasando a ocupar la posición de TRASMEDITERRÁNEA en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasaje en Península-Baleares y en el mercado interinsular balear. Al no existir solapamiento en estos dos ámbitos geográficos, y dada la presencia de BALEARIA en el mismo no es previsible que la operación notificada vaya a plantear problemas de competencia.

(204) Ahora bien, esta valoración no puede compartirse en relación a aquellos ámbitos geográficos en los que ARMAS y TRASMEDITERRÁNEA solapan su actividad.

(205) Antes de proceder a analizar de manera individualizada los efectos de la operación en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las áreas Sur Península- Norte de África, Península-Canarias e interinsular canario, se debe tener en cuenta que, tal y como la notificante ha establecido durante el procedimiento de análisis de la concentración, los buques utilizados para el transporte de pasaje se utilizan simultáneamente para el transporte de carga rodada, de tal manera que los efectos en cualquiera de los dos mercados de producto diferenciados, tiene una consecuencia directa en el otro y viceversa.

1) Área Sur Península-Norte de África

CARGA

(206) En el área geográfica más amplia, ARMAS se hace con la posición de TRASMEDITERRÁNEA en el mercado Sur Península-Argelia, donde es el único operador, y sin que la operación suponga un cambio en la estructura de mercado.

(207) Por otro lado, en la zona que incluiría todos los puertos que comunican el Sur de la Península con los puertos de Marruecos, Ceuta y Melilla, ARMAS pasaría a ser el primer operador en el mercado de transporte marítimo regular de **carga rodada**, con una cuota de [**20-30%] en volumen y un [30-40%] en valor**, al adicionar la cuota de TRASMEDITERRÁNEA que venía siendo el operador principal en esta área, con unas cuotas de [20-30%] en volumen y [20-30%] en valor.

(208) Operan en este mercado otras seis empresas, siendo las cuotas en valor de sus principales competidores: BALEARIA ([20-30%]), FRS ([20-30%]), INTERSHIPPING ([10-20%]) y AML ([0-10%]).

(209) Ahora bien, tal y como confirmó el test de mercado realizado por la Dirección de Competencia, no existe una sustituibilidad perfecta entre todas las rutas que operan entre el sur de la Península y Marruecos, Ceuta y Melilla. Para las mercancías cuyo destino final es Ceuta o Melilla ningún otro puerto sería sustitutivo, mientras que para aquellas mercancías cuyo destino final es Marruecos, puede resultar más económico transportar la mercancía a través de

las fronteras terrestres de las Ciudades Autónomas que por mar desde el sur de la península a los puertos marroquíes.

(210) En este escenario, los operadores consultados por el test de mercado han establecido que esta sustituibilidad se valora fundamentalmente desde una perspectiva de proximidad entre puertos, señalando dos zonas diferenciadas: la zona oriental o Sur Península Estrecho y la zona occidental o Sur Península-Alborán.

(211) En **Sur Península- Estrecho**, la operación no supondría un cambio de estructura pues Grupo ARMAS pasaría a ocupar la posición de TRASMEDITERRÁNEA en el mercado de transporte marítimo de carga rodada, donde la adquirida opera las líneas Algeciras-Ceuta y Algeciras-Tanger Med, con cuotas cercanas al [20-30%] tanto en valor como en volumen para el año 2017[117].

(212) Sin embargo, en el caso del mercado de transporte marítimo regular de carga rodada en la **zona Sur Península-Alborán**, Grupo ARMAS y TRASMEDITERRÁNEA solapan su actividad ya que ARMAS concentra su actividad entre el Sur de la Península y el Norte de África en esta área geográfica.

(213) En particular, la adquirente opera cinco rutas en esta área: Motril-Melilla, Almería-Melilla, Motril-Alhucemas, Motril-Nador y Almería-Nador. Por su parte, TRASMEDITERRÁNEA está activa en las rutas Málaga-Melilla, Almería-Melilla y Almería-Nador.

(214) La operación de concentración supone, en el área Sur Península-Alborán, la fusión entre el primer y el segundo operador en transporte marítimo regular de carga rodada, alcanzando Grupo ARMAS una cuota de [**80-90%] en volumen y [80-90%] en valor** de las que [50-60] y [60-70] puntos porcentuales, respectivamente, corresponden a TRASMEDITERRÁNEA.

(215) El tercer operador sería PEREGAR, con una cuota de [10-20%] en volumen y [10-20%] en valor, quedando el resto de operadores (AML y BALEARIA) con cuotas inferiores al [0-10%].

(216) ARMAS y TRASMEDITERRÁNEA, además, solapan su actividad en dos de las líneas principales de tráfico marítimo regular de carga rodada entre el sur de la Península y la zona de Alborán: línea Almería-Melilla ([70-80%]) y línea Almería-Nador ([70-80%]).

(217) Ahora bien, de los datos aportados por la notificante, se puede establecer que, en la zona Sur Península-Alborán, el principal puerto de entrada de mercancías es Melilla (un [80-90%] en volumen del total de la zona geográfica y [70-80%] en términos de valor).

(218) Este hecho, unido al factor señalado por la DGMM en el test de mercado realizado por la Dirección de Competencia relativo a la insustituibilidad del puerto de Melilla frente a otros puertos del norte de África para toda aquella carga que tiene como destino final la Ciudad Autónoma, implican que se deba analizar la situación competitiva en el mercado más estrecho de Sur Península-Melilla de

[117] Al igual que en el mercado más estrecho Sur Península-Ceuta (con cuota del [20-30%] en valor).

cara a valorar los efectos que la operación de concentración puede tener en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada.

(219) En **Sur Península-Melilla**, la operación de concentración tiene como consecuencia la unión del primer operador del mercado tanto en valor como en volumen (TRASMEDITÉRRANEA) con el segundo operador por volumen de mercancías transportadas y el tercero si se analizan las cuotas en términos de valor, esto es, Grupo ARMAS. Así, con la operación ARMAS alcanzará una cuota del [**70-80%] en volumen** (adición de [50-60%]) y de [**70-80%] en valor** (adición de [60-70%]).

(220) Por detrás de ellos, se sitúan PEREGAR, con una cuota de [10-20%] en volumen y de [10-20%] en valor y BALEARIA que, tras su entrada en el mercado en el año 2017 alcanzó una cuota de [0-10%] tanto en valor como en volumen.

(221) Las barreras a la entrada en esta área geográfica son dobles. Por una parte, todos los buques que desean operar en los puertos de Marruecos necesitan una autorización por parte de la *Direction de la Marine Marchande* marroquí, mientras que los buques que desean operar en los puertos españoles de Ceuta y Melilla requieren ser operados por navieras comunitarias.

(222) Además, tal y como la notificante ha manifestado existe excedente de capacidad de carga en los buques que operan en las rutas Sur Península-Melilla, lo que hace que los operadores incumbentes estén en una mejor posición para conseguir amortizar los costes que supone la operativa de fletar un barco para cubrir estas líneas.

(223) Por tanto, las elevadas cuotas de mercado que se alcanzan con la operación en el mercado de carga rodada (en torno al [80-90%] en el mercado amplio Sur Península-Alborán y similares en el más estrecho de Sur Península-Melilla), y la existencia de un único competidor relevante hacen que la operación plantee problemas significativos para la competencia, problemas que no se ven minorados por las barreras legales a la competencia potencial y la existencia de exceso de capacidad.

PASAJEROS

(224) En esta zona geográfica es el **transporte de pasajeros** el que tiene un mayor peso económico, frente al transporte de mercancías, suponiendo una facturación tres veces superior a la de la carga rodada en el conjunto del área.

(225) En este contexto, como consecuencia de la operación de concentración, ARMAS pasará a ser el primer operador en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en la ruta **Sur Península-Marruecos, Ceuta y Melilla, al adquirir la** cuota de TRASMEDITÉRRANEA en este mercado.

(226) Así, la cuota combinada de las partes en este mercado se sitúa en el [**30-40%] en volumen y [30-40%] en valor** (adición de [20-30%] y [20-30%]), existiendo importantes competidores en este mercado como BALEARIA ([20-30%] del mercado en volumen y [20-30%] en valor), FRS ([20-30%] en volumen y [20-30%] en valor) o INTERSHIPPING ([10-20%] en volumen y [10-20%] en valor).

(227) Ahora bien, al igual que se había visto anteriormente en el caso del transporte marítimo regular de carga, la sustituibilidad entre los diversos puertos que

comunican el sur de la Península con el norte de Marruecos, Ceuta y Melilla depende de diversos factores, fundamentalmente de la proximidad de los puertos, al igual que en carga, pero también y fundamentalmente de la residencia o no en las ciudades autónomas.

(228) El test de mercado realizado a diversos operadores y cuyos resultados comparte la DGMM y esta Dirección de Competencia muestra que para los no residentes la sustituibilidad entre los puertos lleva a diferenciar dos zonas geográficas distintas, la zona oriental o Sur Península Estrecho: que incluirían las líneas de conexión con los puertos de Tánger y Ceuta y la zona occidental o Sur Península-Alborán integrado por las líneas de conexión con Melilla, Nador y Alhucemas.

(229) Sin embargo, el hecho de que Ceuta y Melilla sean ciudades españolas extrapeninsulares, cuyos residentes deben contar con comunicaciones accesibles que les permitan trasladarse con facilidad a la Península, obliga también a valorar la estructura competitiva en los mercados geográficos del sur de la Península con cada una de las ciudades autónomas, toda vez que para éstos las rutas que comunican con los puertos marroquíes no resultan sustitutivas.

(230) Como se ha apuntado anteriormente cuando se analizaba el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada, en el mercado **Sur Península-Estrecho** y, por ende, en el de Sur Península-Ceuta, ARMAS no está presente, por lo que la operación de concentración no genera un cambio sustancial en la oferta, al asumir la adquirente la posición de TRASMEDITÉRRANEA en el mercado[118].

(231) Ahora bien, en las rutas que conectan el sur de la Península con la zona de Alborán y, por tanto, también en el mercado de Sur Península-Melilla, la operación de concentración sí genera efectos importantes sobre la situación competitiva preexistente en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros.

(232) En el mercado amplio de **Sur Península-Alborán**, la operación de concentración supone la fusión de los dos primeros operadores y la cuota conjunta de ambos alcanzará el [**80-90%] en volumen y [80-90%] en valor** (adición de [50-60%] y [50-60%]). Su principal competidor será BALEARIA, con una cuota de [10-20%] en volumen y [10-20%] en valor, adquirida tras su entrada en 2016 en las líneas Almería-Melilla y Málaga-Melilla.

(233) En el caso del mercado **Sur Península-Melilla**, la cuota de las partes en la concentración asciende al [**80-90%] en volumen y [80-90%] en valor** (adición de [50-60%] y [50-60%] respectivamente), siendo el único competidor BALEARIA, con una cuota de [10-20%] en volumen y [10-20%] en valor en el año 2017.

[118] TRASMEDITERRANEA presta servicios de transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas Algeciras-Ceuta, y Algeciras-Tanger Med, presentando una cuota del [10-20%] del mercado del transporte regular de pasajeros Sur Península-Estrecho en volumen ([30-40%] en valor) y del [20-30%] del mercado del transporte regular de pasajeros Sur Península-Ceuta en volumen ([20-30%] en valor), según estimaciones del notificante correspondientes a 2017.

(234) TRASMEDITÉRRANEA operará hasta el 31 de octubre de 2019 las líneas Málaga-Melilla y Almería-Melilla bajo el contrato de gestión de servicios de navegación de interés público que se adjudicó en el año 2017 y para el que también concurrió BALEARIA.

(235) Por líneas, ARMAS ya tenía el 100% de la línea que comunica Motril con Melilla y adicionará la presencia que TRASMEDITERRÁNEA tiene en las líneas Málaga-Melilla (donde no se produce adición de cuota, al asumir el notificante la cuota que TRASMEDITÉRRANEA poseía en esta línea, cerca del [80-90%]) y en Almería-Melilla, donde la cuota de las partes pasa a ser de un [70-80%] en volumen ([0-10%] ARMAS y [70-80%] TRASMEDITERRÁNEA) y de [70-80%] en valor (ARMAS –[0-10%]- TRASMEDITERRÁNEA –[70-80%]).

(236) El único operador alternativo a las partes en estas líneas sería BALEARIA, tras la entrada en 2016 en las líneas Almería-Melilla con una cuota del [20-30%] en volumen y [20-30%] en valor y Málaga-Melilla con una cuota del [10-20%], mostrando que su penetración en el mercado ha sido mucho mayor en pasajeros que en carga.

(237) No obstante, a diferencia del mercado geográficamente más amplio, la competencia potencial en el mercado Sur Península-Melilla es reducida debido, entre otros factores, a las barreras legales existentes a la entrada de operadores no comunitarios, lo que habría permitido en ocasiones, y a pesar de la limitación impuesta por las tarifas máximas, una evolución del valor y volumen del mercado diferencial respecto a los mercados geográficos más amplios[119].

(238) En este contexto, si bien la flexibilidad de movimientos de flota en el sector permitiría posibles estrategias de entrada de los operadores comunitarios para extraer beneficios, la existencia de capacidad ociosa también permite la fácil defensa de posiciones por parte de los ya establecidos, capacidad que se refuerza con la operación.

(239) Por tanto, las elevadas cuotas de mercado derivadas de la operación y la existencia de un único competidor, de reciente entrada en el mercado, constituyen una riesgo significativo para la competencia, en tanto que permitirían al adquirente una subida de los precios sin que ningún otro competidor tuviera capacidad para trasladar buques de forma estable a las líneas de la ruta y sin que se pueda asegurar que el único competidor existente tenga capacidad e incentivos para contrarrestar dicha subida. De hecho, la existencia de un contrato de servicio público y de precios máximos, pudiera facilitar los comportamientos colusivos.

(240) Además, debe tenerse en cuenta que existen precedentes por acuerdos colusorios[120] y que durante la época de mayor demanda existe una exención de la aplicación de la normativa de competencia a la fijación de tarifas de intercambio[121] .

[119] Diferencial positivo en la evolución del mercado en valor respecto a la evolución del pasaje, aislado del efecto de reducción de tarifas derivada de la renovación del contrato en 2017.

[120] S/0241/10 NAVIERAS CEUTA -2-

[121] La Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, introduce una nueva disposición Adicional 27 en Ley 27/1992 (actualmente art. 260.2 del TRLPEMM) « En particular, la Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos a la intercambiabilidad de billetes y sujeción a horarios establecidos. El cumplimiento

(241) Por lo tanto, incluso aun cuando BALEARIA ha entrado recientemente en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en las líneas que conectan el sur de la península y Melilla, no pueden descartarse problemas de competencia, dado que la mayor escala conseguida por ARMAS con la adquisición de TRASMEDITERRÁNEA reducirá los incentivos a competir que había tenido en el pasado, cuando a pesar de su reciente entrada consiguió un rápido incremento de cuota.

Conclusión

(242) La operación supone la adquisición de unas elevadas cuotas en el mercado de carga rodada (en torno al [80-90%] en el mercado amplio Sur Península-Alborán y similares en el más estrecho de Sur Península-Melilla) por parte de ARMAS y la desaparición del principal operador de dicho mercado. A ello se suma el escaso número de operadores restantes en el mercado; dos, uno, PEREGAR, con cuotas decrecientes en los últimos años y otro, BALEARIA; de reciente entrada en el mercado y con una cuota mínima todavía.

(243) La existencia de barreras legales a la competencia potencial y el exceso de capacidad dificultan además una posible competencia potencial futura.

(244) Esta Dirección de Competencia considera que, aun cuando en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada exista mayor presión competitiva que en el de pasajeros, consecuencia fundamentalmente del mayor poder compensatorio de la demanda y en menor medida de la relativa presión que pudieran ejercer los contenedores, la mejora en la posición competitiva de las partes como consecuencia de la operación de concentración y el número limitado de oferentes puede permitir a ARMAS compensar el actual poder de la demanda en el mercado de transporte marítimo de carga rodada.

(245) El puerto de Melilla, en el que las partes alcanzan una cuota combinada cercana al [80-90%] resulta estratégico en el tráfico marítimo de carga rodada en la zona Sur Península Alborán, ya que supone aproximadamente el [80-90%] del total de carga rodada que entra en el mercado amplio de Sur Península-Alborán,

(246) Es cierto que existen operadores alternativos, pero también es preciso considerar la evolución decreciente de PEREGAR en los últimos años y el menor impacto que la entrada de BALEARIA ha supuesto en este mercado respecto al de pasajeros, por lo que no resulta claro que dichos operadores puedan mantener eficazmente a la presión competitiva que se elimina con la operación

(247) Igualmente, en caso del mercado transporte de pasajeros, el aumento de la concentración en el mercado y la escasa competencia real y potencial, hace que la operación suponga un riesgo significativo para el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado de transporte marítimo regular de pasaje en el mercado Sur Península-Melilla. Ello pudiera traer un incremento de los precios,

---

de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de la intercambiabilidad de billetes, tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, únicamente en lo que respecta a las líneas que unen puertos españoles con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla o con puertos de Marruecos o de Argelia y durante los días de la Operación Paso del Estrecho y otros periodos justificados en los que concurran circunstancias similares de intensidad del tráfico marítimo o causas graves de utilidad pública o interés social, en los que la Administración Marítima active el intercambio »

pero también una posible reducción de líneas, frecuencias y calidad de los servicios, especialmente para la demanda de residentes, para la que el resto de puertos no son sustitutivos, pero también para no residentes dado que en el mercado amplio Sur Península-Alborán las cuotas de la empresa resultante se mantienen elevadas.

(248) La existencia de precedentes de acuerdos colusorios en el mercado de transporte marítimo de pasajeros en el Estrecho, el escaso número de competidores en el mercado y la existencia de precios máximos, que pueden actuar de referencia, no permite descartar la amenaza de efectos coordinados en el referido mercado.

2) Península-Canarias e interinsular canario

CARGA

(249) Con la operación, ARMAS adquiere la actividad de TRASMEDITERRÁNEA en el mercado de transporte marítimo entre Península y las Islas Canarias e interinsular, al hacer escala en más de una isla en su trayecto Península-Canarias (ruta circular) [122].

(250) En el mercado de transporte marítimo regular de **carga rodada Península-Canarias**, la cuota combinada de las partes en la operación de concentración en el año 2017 fue de [**70-80%]** en volumen (adición [60-70%]), seguido de SUARDIAZ ([10-20%]) y OPDR ([0-10%]) y [60-70%] en valor.

(251) Por líneas, ARMAS asumirá la cuota de TRASMEDITERRÁNEA en las líneas Península-Fuerteventura y Península-La Palma, donde la adquirida tiene el 100% del mercado.

(252) Además, en aquellas líneas en las que las partes solapan su actividad, ARMAS pasará a ser el primer operador, a mucha distancia del resto de operadores alternativos.

(253) Por rutas, la cuota conjunta más elevada se alcanza en **Península-Lanzarote** donde, si se analiza el mercado de transporte marítimo regular de **carga rodada,** la operación de concentración supone el paso de tres a dos operadores, con la desaparición de TRASMEDITERRÁNEA como operador alternativo a ARMAS, quien, tras la operación, alcanzará una cuota de [**90-100%]**, quedando como única alternativa OPDR con una cuota de [0-10%].

(254) En el caso de la ruta **Península-Gran Canaria**, la cuota conjunta en el mercado de transporte de **carga rodada** tras la operación, alcanzará [**60-70%]** (adición [50-60%]). Como operadores alternativos a las partes para el mercado de transporte marítimo de carga rodada quedarían SUARDIAZ ([20-30%]) y OPDR ([0-10%]).

(255) Finalmente, en la ruta **Península-Tenerife**, la cuota conjunta en el mercado de transporte de **carga rodada** tras la operación será del [**60-70%]** del total del mercado de carga (adición del [60-70%]), siendo los principales competidores SUARDIAZ ([10-20%]) y OPDR ([10-20%]).

[122] A diferencia de ARMAS que además de rutas circulares desde Península, tiene una flota dedicada al puro trasnporte marítimo interinsular.

(256) La situación en el conjunto de la zona y en cada una de las rutas varía sustancialmente si se considera el **mercado de carga general,** dado que los contenedores coparían el [80-90%] del mercado total, siendo la cuota conjunta de las partes en el mercado de carga general Península-Canarias de [**10-20%**] (adición [10-20%])[123].

(257) En este sentido, si únicamente se tuviera en cuenta el mercado de transportes marítimo regular de carga general en el conjunto de rutas que unen la Península con Canarias, la operación de concentración tendría unos efectos limitados, toda vez que la presión competitiva que ejerce el transporte mediante contenedores es muy relevante en el caso de Canarias.

(258) No obstante, tal y como ha quedado reflejado en el test de mercado los contenedores no serían sustitutivos de la carga rodada para la mercancía perecedera y sensible al tiempo, y de hecho operadores de contenedores en esta ruta no se consideran competidores de las partes en la operación.

(259) Además de tener en cuenta las ventajas de la carga rodada frente a los contenedores en esta ruta, debe considerarse que tanto ARMAS como TRASMEDITERRÁNEA operan buques con rutas circulares, cuyos itinerarios incluyen unas determinadas escalas en islas que pueden no cubrir el destino final de la carga. En este caso, lo que suele ocurrir es que la mercancía se desembarque en las islas principales (Gran Canaria o Tenerife) y, desde allí, continúe el trayecto hasta el destino final para lo que se necesitará utilizar las rutas entre islas, siendo en estos casos el transporte realizado mediante carga rodada.

(260) Por ello y dado que las partes son importantes operadores en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada y que realizan rutas circulares que les permiten atracar en más de un puerto, resulta necesario valorar la operación en el mercado más estrecho de la carga rodada considerando el trafico interinsular canario, donde, como se ha establecido anteriormente, el transporte de mercancía se presta mayoritariamente con carga rodada y en el que la operación lleva a cuotas elevadas en algunos de los mercados.

(261) En cuanto al **mercado interinsular,** ARMAS está presente de dos formas. Por una parte, a través de la ruta circular semanal que tiene su origen y destino peninsular en el puerto de Huelva y, por otra parte, al poseer líneas que comunican islas del archipiélago canario entre sí. Por el contrario, la actividad de TRASMEDITERRÁNEA en este ámbito deriva exclusivamente de las escalas incluidas en las rutas circulares realizadas entre la Península (Cádiz) y Canarias.

(262) Sobre esta base, en el mercado amplio de transporte marítimo regular de **carga rodada** en el ámbito interinsular canario, esto es, teniendo en cuenta tanto las rutas interinsulares que se limitan a unir las islas del archipiélago canario, como aquellas rutas circulares que, al permitir desembarcar la carga en diferentes islas del archipiélago, pueden suponer una cierta presión competitiva a las rutas entre islas, la cuota de la entidad resultante será del [**70-80%] en volumen y [70-80%] en valor** (adiciones [0-10%] y [0-10%]), quedando como operador alternativo a

[123] La cuota conjunta de transporte de carga general sería de [10-20%] en Península-Lanzarote, [10-20%] en Península-Gran Canaria y [10-20%] en Península-Tenerife.

las partes en la operación FRED OLSEN ([20-30%] en volumen y [20-30%] en valor).

(263) Por líneas, la operación no supondría un cambio de estructura en tres líneas: Gran Canaria-La Palma, La Palma-Fuerteventura y Lanzarote-La Palma, en las que ARMAS asume la cuota de 100% de TRASMEDITERRÁNEA, único operador hasta el momento.

(264) Asimismo, en seis de las siete líneas donde se da solapamiento entre las partes, la adición de la actividad de TRASMEDITERRÁNEA es igual o inferior al [0-10%]. En cuatro de ellas, ARMAS se refuerza frente a su único competidor FRED OLSEN: i) Gran Canaria-Tenerife [60-70%] en términos de volumen y [60-70%] en valor, ii) Gran Canaria-Fuerteventura, [60-70%] en volumen y de [60-70%] en valor, iii) Fuerteventura-Lanzarote, [60-70%] en volumen y [60-70%] en valor y iv) Tenerife-Fuerteventura [60-70%] en volumen y [50-60%] en valor, y queda como único operador en Gran Canaria-Lanzarote y Tenerife-Lanzarote con cuotas del 100%.

(265) En el caso de la línea Tenerife-La Palma, sin embargo, la adición de TRASMEDITERRÁNEA es más significativa. En efecto, ARMAS con una cuota del [50-60%] (volumen) y [50-60%] (valor) en el mercado de carga rodada adiciona [20-30%] (volumen) y [20-30%] (valor) de TRASMEDITÉRRANEA, hasta alcanzar el [70-80%] (volumen) y [70-80%] (valor). FRED OLSEN queda como única alternativa con una cuota de [20-30%] (volumen) y [20-30%] (valor)

(266) Esta situación permite a ARMAS reforzar su posición competitiva frente a FRED OLSEN en el mercado puramente interinsular, desapareciendo la presión competitiva que ejercía TRASMEDITERRÁNEA con sus rutas circulares desde la Península.

(267) Conviene tener en cuenta que actualmente TRASMEDITÉRRANEA opera dos rotaciones circulares de carga y otra de pasajeros y carga en el marco del contrato de gestión de servicios de navegación de interés público entre Península y Canarias. Este contrato tiene una vigencia inicial hasta el 31 de marzo de 2020 y escalas entre islas, siendo su ruta Cádiz-Lanzarote-Las Palmas de Gran Canaria-Santa Cruz de Tenerife-Santa Cruz de la Palma-Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas de Gran Canaria-Fuerteventura-Lanzarote-Cádiz.

(268) TRASMEDITÉRRANEA opera esta línea mediante un buque Ro-Pax que le permite transportar tanto pasaje como carga rodada. Dado que la línea estará operativa, al menos, hasta que expire la vigencia inicial del contrato de gestión de servicios de navegación de interés público, esta Dirección de Competencia, a la luz del monto total que suponen los mercados de pasaje y carga[124], considera que la entidad tiene un incentivo claro para ganar peso en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada.

(269) Dado que la entidad está obligada a operar la línea circular derivada del contrato con una determinada cadencia temporal y con una ruta preestablecida, TRASMEDITERRÁNEA no sólo está en condiciones de prestar servicios a las

[124] El mercado de transporte marítimo de carga rodada entre la Península y Canarias ascendió a un total de […] millones de euros, frente a los […] millones de euros de los servicios de transporte de pasajeros.

diversas islas desde el puerto de Cádiz, sino que también puede actuar como un operador alternativo a aquellas empresas especializadas en el transporte entre islas al unir los puertos principales de Gran Canaria y Tenerife con islas del archipiélago canario que no cuentan con las infraestructuras necesarias para poder recibir carga en contenedor (más competitiva en términos de precio) directamente desde la Península.

(270) En este contexto, y tal y como se ha apuntado anteriormente, los efectos reales de la operación en los mercados de carga se verán influenciados por la posición de las partes en el mercado de **transporte marítimo regular de pasajeros.**

PASAJEROS

(271) En este sentido, como consecuencia de la operación de concentración, ARMAS pasará a tener el **100%** del mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en el área **Península-Canarias**, ya que los únicos operadores en el mismo eran, la propia ARMAS a través de la línea que implantó en el puerto de Huelva y TRASMEDITERRÁNEA, que presta sus servicios de transporte marítimo regular de pasajeros bajo el marco del contrato de gestión de servicios de navegación de interés público, dándose solapamiento en las rutas **Península-Lanzarote** 100% (adición de [40-50%]), **Península-Gran Canaria** 100% (adición de [20-30%]) y **Península Tenerife** 100% (adición de [10-20%]).

(272) La presión competitiva que pueden ejercer otro tipo de transportes, especialmente el aéreo, se ve matizada por el hecho de que la mayor parte de los pasajeros que utilizan como medio de transporte el barco entre la Península y Canarias, lo hacen porque junto con ellos trasladan su vehículo, algo irreplicable por parte del avión.

(273) Por ello, de cara a evaluar los efectos de la operación de concentración debe tenerse en cuenta que el transporte en barco resulta difícilmente sustituible por otros tipos de transporte para los viajeros que demandan este tipo de servicios.

(274) En definitiva, el hecho de que ARMAS alcance el carácter de monopolista en estas rutas, sin que exista ningún otro operador que pueda replicar la oferta de la entidad, implica la posibilidad de ARMAS de neutralizar cualquier poder compensatorio de la demanda, ya que, al no existir alternativa a la parte, los pasajeros (especialmente aquellos que desean viajar con su vehículo) no tendrán otra opción que aceptar las condiciones que la entidad resultante proponga, lo que puede verse expresado entre otras medidas, en un aumento de precios, depreciación en la calidad del servicio o disminución de la frecuencia de las rutas.

(275) Por otra parte, como se ha mencionado anteriormente, de las líneas Península-Canarias operadas por TRASMEDITERRÁNEA, deriva su posición en el **interinsular canario**. En este mercado en su conjunto, la cuota combinada de las partes será del [**40-50%] en volumen y [50-60%] en valor** (adición de [0-10%] y [0-10%]), frente al único competidor FRED OLSEN con cuotas de [50-60%] y [40-50%].

(276) Por líneas, al igual que en carga, la operación no supone modificación de la estructura competitiva en tres líneas: Gran Canaria-La Palma, La Palma-

Fuerteventura y Lanzarote-La Palma en las que únicamente está presente la adquirida.

(277) Asimismo, en todas las líneas donde se da solapamiento, la adición de cuota que supone la adquisición de TRASMEDITERRÁNEA es inferior al [0-10%]. En dos líneas, Gran Canaria-Lanzarote y Tenerife-ARMAS alcanzará el 100% de cuota. En las otras cuatro líneas, la cuota conjunta resultante de la operación mantiene a ARMAS por detrás de FRED OLSEN, líder del mercado: i) Gran Canaria-Tenerife, [30-40%] en volumen y el [20-30%] en valor, ii) Gran Canaria-Fuerteventura, [40-50%] en volumen y [30-40%] en valor, iii) Tenerife-Fuerteventura, [40-50%] en términos de volumen y [40-50%] en valor, Tenerife-La Palma, [40-50%] en volumen y [30-40%] en valor.

(278) FRED OLSEN también se mantendrá como primer operador en las líneas Gran Canaria-Fuerteventura, Tenerife-Fuerteventura y Tenerife-La Palma.

(279) Por tanto, en el caso de las rutas que unen la **Península con las diversas islas** que conforman el archipiélago canario, **ARMAS pasará a ser el único oferente de transporte marítimo de pasajeros**, desapareciendo el único competidor. No así en el caso del transporte marítimo interinsular canario de pasajeros, donde TRASMEDITERRÁNEA es un operador marginal (inferior al 0,5% en el conjunto interinsular).

Conclusión

(280) En conclusión, la operación supone un riesgo evidente en el transporte marítimo de pasajeros entre Península y Canarias, donde se pasa a una situación de monopolio en tres de las líneas operadas, al no existir operador alternativo, y donde la operación puede suponer la reducción capacidad o frecuencias de las rutas, así como un incremento de los precios.

(281) En el transporte de carga rodada, aunque existen operadores alternativos y el transporte de carga mediante contenedores reduce posiblemente el riesgo de obstaculización, el aumento de cuota de mercado de la empresa resultante (adición del [60-70%] en carga rodada) hasta alcanzar cuotas cercanas al [70-80%] podría generar riesgos para los precios, las frecuencias de las rutas y o la calidad de los servicios prestados. Adicionalmente desaparece la presión competitiva de ARMAS en estos mercados, que ha sido muy significativa, al entrar como nuevo operador recientemente y haber incrementado su cuota rápidamente. Con la concentración desparecen los incentivos de ARMAS a ejercer esa presión competitiva, dada la mayor escala que consigue con TRASMEDITERRÁNEA.

(282) A ello se une la estrecha vinculación entre el transporte de pasajeros, cuya competencia se ve anulada por la operación y el transporte de carga rodada, al prestar los mismos barcos ambos servicios, de modo que las consecuencias de la operación para uno afectan al otro.

(283) Adicionalmente, algunos operadores consultados señalan el riesgo de que los efectos de la concentración en determinados mercados de carga rodada, en los que la empresa resultante actuara en monopolio pudieran trasladarse a otras rutas en las que opera en competencia con otros operadores, si dicha entidad realizase ofertas conjuntas para dichas rutas que puedan condicionar y reducir

la libertad de decisión de sus clientes y limitar la capacidad de respuesta de las navieras competidoras. Tal sería el caso de los mercados de transporte de carga rodada definidos entre la Península y Canarias y las rutas interinsulares canarias, viéndose agravado por el hecho de que la única naviera competidora en dichos mercados (FRED OLSEN) no ofrece servicios entre la Península y Canarias.

(284) Según algunas entidades consultadas, esto resulta especialmente evidente en el caso de las grandes empresas de distribución, que requieren servicios marítimos entre la Península y Canarias (clientes cautivos), a los que la empresa resultante podría ofrecer tarifas planas que engloben todos los servicios marítimos que requieran, también en el trafico interinsular, es decir precios basados en la exclusividad de servicios y no en la libre competencia. De esta forma, la entidad resultante se aseguraría la totalidad de los tráficos marítimos de dichos grandes clientes, distorsionando gravemente la competencia en los mercados definidos en el ámbito Interinsular canario.

(285) Dado lo anterior, resulta importante garantizar la competencia en los mercados de transporte marítimo de carga rodada definidos entre la Península y Canarias, fundamentales para la economía de dichas islas por cuanto cerca del 99% de la mercancía que entra o sale de Canarias lo hace por vía marítima, según lo señalado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

(286) Existe por tanto un riesgo para el mantenimiento de la competencia efectiva, por lo que para la aprobación de la operación sería necesario contar con compromisos que facilitaran la entrada de forma estable de algún operador en los mercados señalados, al objeto de garantizar la presión competitiva previa existente en ellos.

X. COMPROMISOS

(287) El notificante presentó el 16 de marzo de 2018 una propuesta de compromisos en primera fase al amparo del artículo 59 de la LDC y el artículo 69 del RDC, al objeto de resolver los posibles obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que puedan derivarse de la concentración.

(288) La propuesta de compromisos fue trasladada el 19 de marzo de 2018 a terceros operadores, para que, conforme al artículo 59.3 de la LDC, valorasen su idoneidad para resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que pudieran derivarse de la operación.

(289) Posteriormente, el 16 de mayo de 2018, el notificante presento una nueva propuesta de compromisos que completa y por tanto sustituye a la presentada anteriormente.

X.1. Compromisos definitivos

(290) El texto completo de los compromisos presentados por el notificante el 16 de mayo de 2018 en el marco de la operación se recoge en el Anexo 1 del presente informe y forma parte integrante del mismo.

(291) Los compromisos atienden a los riesgos para la competencia efectiva que resultarían de la operación propuesta en los mercados del transporte marítimo

regular identificados por la Dirección de Competencia en las zonas Sur Península-Melilla, Península-Canarias e interinsular canario

(292) La propuesta presentada parte de un acuerdo global[125] con FRS por el que dicha naviera comenzaría a operar en dichos ámbitos geográficos de manera inmediata desde la autorización en primera fase de la operación.

1. Sur Península-Melilla

(293) Ante la reducción de la competencia en el mercado de transporte marítimo de pasajeros Sur Península-Melilla, que quedara limitada a dos operadores en un contexto de reducida competencia potencial, ARMAS ha suscrito un acuerdo global con FRS al objeto de que esta naviera comience a operar la línea Motril-Melilla, actualmente operada por ARMAS, de manera efectiva e inmediata (con el tiempo mínimo de adaptación necesario para prestar el servicio) una vez obtenida la autorización por parte de la CNMC.

(294) Para ello, […], ARMAS suscribirá con FRS un contrato de fletamento a tiempo o *time chárter* del buque Volcán de Tauce[126], en los términos del borrador[127] presentado por el notificante junto con los compromisos, complementado con otra serie de obligaciones, a fin de que FRS adquiera el fondo de comercio asociado a la línea Motril-Melilla, actualmente operada por ARMAS.

(295) El contrato de fletamento tendrá una duración de 3 años prorrogables por 1 año adicional a solicitud de FRS, a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad, lo que permitirá a FRS prestar de manera independiente servicios de transporte de pasajeros, vehículos y carga bajo su propia marca en la línea Motril-Melilla. El contrato establece que el fletante (ARMAS) realizará la gestión técnica (capitán, marinería no así del personal de fonda) y del mantenimiento del buque fletado a fin de garantizar un nivel óptimo de conservación del buque y de los distintos elementos del mismo.

(296) Para garantizar su eficacia, el contrato de fletamento incluye una cláusula de obligación de información a la CNMC quien deberá dar su conformidad ante acuerdos de las partes para modificar las condiciones fundamentales del contrato en relación a su duración, importe del flete, límite geográfico de actividad del buque, sustitución del buque o la posibilidad de resolución anticipada ante un cambio material significativo.

(297) Para la prestación de los referidos servicios y sólo en el caso de que fuese necesario, ARMAS se compromete a facilitar a FRS el uso no exclusivo de su rampa Ro Pax y de la terminal construida al efecto en el puerto de Motril, durante la vigencia del contrato de fletamento. En el puerto de Melilla, ARMAS se compromete a notificar a la Autoridad Portuaria la cesión del uso del amarre/rampa actualmente utilizados por esa naviera a FRS.

---

[125] A estos efectos, FRS y ARMAS suscribieron un acuerdo preliminar […].

[126] El Volcán de Tauce es un buque RO-PAX, propiedad de ARMAS con 22 años de antigüedad que tiene capacidad para 450 pasajeros, 320 vehículos y 1.145 ml de carga, que presta actualmente la línea Gran Canaria-Fuerteventura.

[127] Según el modelo estándar de la asociación marítima internacional BIMCO ("Baltic and International Maritime Council"). Los compromisos iniciales preveían la suscripción de un contrato de fletamento de un buque propiedad de ARMAS o que previamente haya sido arrendado por éste a un tercero, siendo la primera de las opciones la elegida.

(298) Adicionalmente, ARMAS se compromete a desarrollar las aplicaciones o sistemas necesarios que permitan a FRS utilizar su sistema de venta de billetes de pasaje durante [no superior a un año] a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad, asegurando en todo caso la independencia y autonomía comercial de FRS y la estanqueidad de los datos de cada una de las partes.

(299) Por otro lado, ARMAS se compromete a no operar con su marca en la ruta Sur Península-Melilla durante la vigencia del contrato de fletamento al objeto de asegurar el traspaso del fondo de comercio a FRS y su entrada efectiva en esa línea ruta, salvo que se modifiquen las circunstancias que han motivado los presentes compromisos, en cuyo caso, se solicitaría a la CNMC la reducción de la duración de esta obligación.

(300) A estos efectos ARMAS realizará sus mejores esfuerzos para que los clientes continúen utilizando los servicios de transporte marítimo de carga que serán asumidos por FRS en la ruta Motril-Melilla, a cuyo fin se compromete a informar a los clientes de que dicha línea ha sido cedida a FRS, en el plazo de 15 días hábiles desde la obtención de la autorización de la operación.

2. Península-Canarias

(301) Ante la ausencia de alternativa a la entidad resultante en los mercados de transporte marítimo de pasajeros definidos entre la Península y Canarias, que pasarían a ser operados en monopolio, ARMAS ha suscrito un acuerdo global con FRS al objeto de que esta naviera comience a operar la ruta Península-Canarias de manera efectiva e inmediata (con el tiempo mínimo de adaptación necesario para prestar el servicio) una vez obtenida la autorización por parte de la CNMC.

(302) Para ello, […], ARMAS suscribirá con FRS un contrato de fletamento a tiempo o *time chárter* del buque Volcán del Teide[128], con el que actualmente opera la línea Huelva-Canarias, en los términos del borrador[129] presentado por el notificante junto con los compromisos, que incluyen otra serie de obligaciones a fin de que FRS adquiera el fondo de comercio asociado a esa línea, actualmente operada por ARMAS.

(303) El contrato de fletamento que tendrá una duración de 3 años prorrogables por 1 año adicional a solicitud de FRS, a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad, permitirá a FRS prestar de manera independiente servicios de transporte de pasajeros, vehículos y carga bajo su propia marca en esta zona. El contrato prevé que el fletante (ARMAS) realice la gestión técnica (capitán, marinería y personal de fonda) y la gestión del mantenimiento del buque fletado a fin de garantizar un nivel óptimo de conservación del buque y de los distintos elementos del mismo.

(304) El contrato de fletamento incluye una cláusula de obligación de información a la CNMC que deberá dar su conformidad ante acuerdos de las partes para modificar las condiciones fundamentales del contrato relativas a su duración,

[128] El Volcán del Teide es un buque RO-PAX, propiedad de ARMAS con 6 años de antigüedad que tiene capacidad para 1.500 pasajeros, 300 vehículos y 1.850 ml de carga.

[129] Según el modelo estándar de la asociación marítima internacional BIMCO (“Baltic and International Maritime Council”).

importe del flete, límite geográfico de actividad del buque o la posibilidad de resolución anticipada ante un cambio material significativo.

(305) El contrato de fletamento prevé que FRS realice una ruta circular Península-Canarias con origen y destino en Huelva, es decir efectuando paradas en al menos dos islas distintas para finalizar la ruta nuevamente en la Península, y de este modo operar tráfico interinsular, pudiendo para algún trayecto subcontratar, alquilar o ceder parcialmente espacio en el buque a ARMAS o a terceros, si así lo estima conveniente.

(306) Para la prestación de los referidos servicios y durante la vigencia del contrato de fletamento, ARMAS se compromete a facilitar a FRS el uso no exclusivo de la rampa Ro Pax de su propiedad en el puerto de Huelva, así como de la terminal de pasajeros y carga construida al efecto en dicho puerto, comprometiéndose respecto a los puertos públicos canarios en los que recalará el buque, a apoyar la cesión del uso de los amarres y la asignación de las horas de salida actualmente utilizados por esa naviera. En el puerto de las Palmas de Gran Canaria, ARMAS autoriza a FRS a hacer uso no exclusivo de los atraques concesionados a ARMAS en el muelle de La Esfinge, así como a hacer uso de la terminal de pasajeros y carga concesionada a ARMAS en ese puerto, durante la vigencia del contrato de fletamento, pudiendo FRS elegir los horarios de salida.

(307) Adicionalmente, ARMAS desarrollará las aplicaciones necesarias que permitan a FRS utilizar su sistema de venta de billetes de pasaje durante [no superior a un año] a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad, asegurando en todo caso la independencia y autonomía comercial de FRS y la estanqueidad de los datos de cada una de las partes.

(308) Por otro lado, ARMAS se compromete a no operar con su marca en la ruta Península-Canarias durante la vigencia del contrato de fletamento (sí lo hará con la marca TRASMEDITERRANEA en la línea de servicio público Cádiz-Canarias), al objeto de asegurar el traspaso del fondo de comercio a FRS y su entrada efectiva en esa ruta, salvo que se modifiquen las circunstancias que han motivado los presentes compromisos, en cuyo caso, se solicitaría a la CNMC la reducción de la duración de esta obligación.

(309) A estos efectos ARMAS realizará sus mejores esfuerzos para que los clientes continúen utilizando los servicios de transporte marítimo de carga que serán asumidos por FRS en la ruta Península-Canarias, a cuyo fin se compromete a informarles de que dicha línea ha sido cedida a FRS, en el plazo de 15 días hábiles desde la obtención de la autorización de la operación.

3. Información a la CNMC

(310) ARMAS se compromete a remitir a la Dirección de Competencia […], los contratos de fletamento suscritos, el modelo de carta a enviar a sus clientes en los que se les comunica el cambio de operador de las líneas Motril-Melilla y Península-Canarias, incluyendo la solicitud de consentimiento para trasladar sus datos a FRS, así como un listado de los clientes de carga destinatarios de dicha carta.

(311) ARMAS se compromete asimismo a confirmar a la Dirección de Competencia, tras la entrada en vigor de los contratos de fletamento que ha dejado de operar

las líneas de las rutas Motril-Melilla y Península-Canarias y del cumplimiento de sus obligaciones en relación a la cesión de uso de los amarres y terminales.

(312) Adicionalmente, ARMAS informará a la CNMC de cualquier modificación de los contratos de fletamento […].

4. Revisión de los compromisos

(313) Las obligaciones asumidas por ARMAS en los compromisos podrán ser modificadas o eliminadas total o parcialmente, en el caso de que se produzca modificación en las condiciones de competencia en las zonas Península-Canarias y Sur Península-Melilla si así lo decide la CNMC, previa solicitud motivada de dicha entidad.

5. Cumplimiento de las condiciones de comprador adecuado por FRS

(314) ARMAS señala que FRS es un operador independiente, con el que no posee vínculos más allá de los que iniciaría con motivo de los acuerdos incluidos en los compromisos, que dispone de recursos financieros y experiencia en los mercados de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y carga en España, desde que en 2000 comenzó a operar las rutas del Estrecho, lo que le convierte en un operador sólido, competitivo, efectivo y viable.

(315) En este sentido, ARMAS señala que FRS cumple los requisitos de independencia, capacidad económica, experiencia e incentivos para explotar las líneas Huelva-Canarias y Motril-Melilla, no generando al mismo tiempo riesgos de obstaculización de la competencia efectiva ni riesgos de retraso en la ejecución de los compromisos, solucionando de manera inmediata los problemas de competencia planteados por la CNMC.

XI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN CON COMPROMISOS

XI.1. Consideraciones generales sobre el control de concentraciones

(316) Con carácter previo al análisis de la suficiencia o no de los compromisos presentados por el notificante el 16 de mayo de 2018 para resolver los obstáculos a la competencia efectiva planteados por la operación de concentración notificada, es necesario hacer determinadas consideraciones generales sobre los objetivos del control de concentraciones.

(317) De acuerdo con el artículo 10 de la LDC, la CNMC valorará las concentraciones económicas atendiendo a la posible obstaculización del mantenimiento de una competencia efectiva en todo o en parte del mercado nacional.

(318) El artículo 59 de la LDC prevé que cuando de una concentración puedan derivarse obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva, las partes notificantes, por propia iniciativa o a instancia de la CNMC, pueden proponer compromisos para resolverlos.

(319) La LDC atribuye a la Dirección de Competencia la competencia para examinar y valorar estos remedios y al Consejo de la CNMC la competencia para resolver sobre los mismos, preservando la posibilidad de que la CNMC establezca condiciones si se considera que los compromisos presentados no son adecuados para resolver los problemas de competencia detectados.

(320) Este modelo permite conjugar la salvaguarda de las condiciones de competencia en el mercado con el máximo respeto a los principios de proporcionalidad y mínima intervención por parte de la autoridad a la hora de condicionar las operaciones de concentración.

(321) En relación con la proporcionalidad, es importante recordar que el control de concentraciones tiene por objeto evitar los efectos restrictivos que puedan derivarse de una operación de concentración concreta. Así, los posibles remedios no deberían ir más allá de lo estrictamente necesario, dado que su objetivo no es redefinir la estructura de las empresas o de los mercados con el fin de resolver problemas de competencia preexistentes o ajenos a la operación.

(322) Asimismo, debe señalarse que el RDC, en su artículo 69.5, establece que los compromisos presentados en primera fase sólo podrán ser aceptados cuando el problema de competencia detectado sea claramente identificable y pueda ser fácilmente remediado.

(323) Por último, el control de concentraciones no puede sustraerse a la consideración de las circunstancias y características de los mercados en que se produce la operación correspondiente. El contexto económico y regulatorio en el que se produce la concentración debe ser descrito y analizado a lo largo del procedimiento y no puede ser obviado a la hora de adoptar la resolución final.

XI.2. Valoración de los compromisos

(324) Esta Dirección de Competencia analizará la adecuación, suficiencia y proporcionalidad de los compromisos finales presentados por el notificante, con el fin de valorar si los mismos eliminan de manera efectiva los posibles obstáculos a la competencia que la operación de concentración notificada plantea en las zonas Península-Canarias y Sur Península-Melilla.

Sur Península-Melilla

(325) En la ruta Sur Península-Melilla, la operación supone una reducción de la competencia tanto en el transporte de carga, con una cuota resultante cercana al [80-90%] y dos competidores alternativos, como en el de pasajeros con una cuota combinada cercana al [80-90%] y un único competidor alternativo.

(326) En este contexto, los compromisos tienen como objetivo proveer las condiciones necesarias para que se produzca la entrada efectiva e inmediata de un nuevo operador en la línea Motril-Melilla, prestada actualmente por ARMAS, de forma que se recupere la situación competitiva previa a la operación, manteniendo el número de operadores presentes en el mercado.

(327) Para ello, ARMAS fletará a FRS un buque de su propiedad bajo la modalidad de *time chárter* durante un periodo de 3 años prorrogables por 1 año adicional a solicitud de FRS, a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad. Dada la modalidad de fletamento empleada (time chárter), ARMAS conservará la gestión técnica del buque (capitán y marinería) y su mantenimiento, cediendo a FRS su gestión comercial.

(328) Algunas de las entidades consultadas consideran que el *time chárter* no es la modalidad de fletamento más adecuada para garantizar la libre competencia en el mercado, por cuanto la tripulación del buque fletado a FRS es personal

procedente de ARMAS, que será su principal competidor en dicha línea, por lo que resultaría más apropiada cualquier otra modalidad de fletamento, como "*bareboat chárter*" que diera a FRS la opción de incluir tripulación propia en vez de la procedente de ARMAS. Otras entidades plantean que resultaría preferible la compra que el fletamento del buque.

(329) Sin embargo, FRS señala las ventajas que el flete tiene frente a la compra de un buque por los menores costes que genera y la mayor flexibilidad de entrada, lo que le permitirá además de operar la línea de forma inmediata, el tiempo suficiente para valorar las inversiones pertinentes para la operación a largo plazo. De hecho, FRS subraya que es una práctica habitual en los operadores del comercio marítimo acudir al mercado de fletes. La compra de un buque requiere una inversión muy cuantiosa y es fruto de un largo proceso de planificación, en parte debido a la naturaleza del mercado de construcción de buques donde la demanda excede la oferta y en la que los astilleros no realizan la entrega de un buque nuevo hasta pasados tres o cuatro años desde el inicio del proyecto, lo que hace habitual que las navieras operen líneas nuevas con buques fletados en régimen de *time chárter* al objeto de minimizar riesgos.

(330) Respecto a la modalidad de fletamento empleada, FRS indica que la modalidad *time chárter* es habitual no sólo para FRS, sino para muchas otras navieras al iniciar servicios en líneas nuevas, y ha sido la modalidad utilizada en el inicio de una de sus líneas ya consolidadas en esta zona geográfica, la línea Algeciras-TangerMed. Además, FRS considera que el contrato de *time chárter* aporta la rapidez y agilidad necesaria para entrar en el mercado de forma inmediata. Con esta modalidad de fletamento se arrienda el buque armado, equipado, tripulado y en perfecto estado de navegabilidad, es decir apto para realizar el servicio pretendido tanto desde el punto de vista físico y técnico como documental, lo que le permitirá explotar comercialmente el buque inmediatamente después de su toma de posesión. En el caso del *bareboat chárter*, FRS tendría que armar y equipar el buque, lo que implicaría contratar inmediatamente tripulación de cubierta y sala de máquinas adecuadas al buque en cuestión y evaluar el coste de mantenimiento en el momento del flete, lo que entrañaría mucho tiempo. No obstante, el objetivo de FRS es que a medida que vaya conociendo la ruta y la dinámica del mercado, vaya procediendo a emplear medios propios, cambiando las modalidades de flete y/o el contenido del contrato a través de los acuerdos que sean oportunos.

(331) En cuanto a los activos portuarios, a diferencia de la zona Península-Canarias, FRS opera actualmente en el puerto de Motril, desde donde presta servicios de transporte de pasajeros y carga en la línea Motril-Tánger MED, para los que cuenta con una autorización de explotación de una terminal de pasajeros y mercancías dedicada a uso particular en el muelle de las Azucenas[130], que incluye la autoprestación de servicios al pasaje y a la carga**.**

(332) No obstante, en el caso de que FRS lo considerara necesario para la adecuada prestación del servicio en la línea Motril-Melilla, ARMAS se compromete a

[130] En la actualidad FRS está tramitando la explotación de dicho espacio en régimen de concesión por un periodo inicial de 25 años, con prorroga inicial de otros 10 años.

facilitarle el uso no exclusivo de la rampa Ro Pax y de la terminal de pasajeros y carga construida al efecto en el puerto de Motril, durante la vigencia del contrato de fletamento. En el puerto de Melilla, ARMAS se compromete a notificar a la Autoridad Portuaria la cesión del uso del amarre/rampa actualmente utilizados por esa naviera.

(333) Resulta incuestionable que los activos portuarios y la organización existente de ventas y operativa de buques que FRS posee en Motril pueden ser utilizados para la explotación simultánea de las líneas Motril-Melilla y Motril-Tanger Med, generando importantes sinergias y eficiencias para la explotación de la nueva línea, lo que facilitará la efectiva entrada de FRS en ella.

(334) En este sentido, respecto a las críticas de algunos de los consultados por el test de mercado respecto a la elección de la línea Motril-Melilla frente a las otras dos líneas operadas actualmente en el mercado Sur Península-Melilla, resulta evidente que esta línea presenta eficiencias evidentes al tener FRS otra línea que parte de ese mismo puerto y que el hecho de no estar sujeta a obligaciones de servicio público, como muchas otras de las líneas operadas actualmente por FRS en esta zona geográfica[131] no ha sido óbice para operar las líneas regularmente y con un compromiso de permanencia vinculado no tanto a la regulación específica de la línea sino a la imagen comercial. Por otro lado, la línea Motril-Melilla también se adecúa al requisito de proporcionalidad, al suponer la desinversión de la práctica totalidad de la cuota añadida a consecuencia de la operación, dado que si bien ARMAS operaba también la línea Almería-Melilla, su entrada fue en 2016 y su cuota en la misma apenas superaba el [0-10%]

(335) En este sentido y de cara a la entrada efectiva del nuevo competidor, FRS cuenta con una extensa red de agencias distribuida a largo de la geografía nacional y europea que ofrece servicios de transporte de pasajeros, incluyendo el transporte de caravanas, ámbito en el que FRS tiene notable experiencia y una importante presencia en el tráfico entre el Estrecho de Gibraltar y Marruecos, así como una amplia cartera de clientes en carga que incluye las principales empresas españolas de transporte.

(336) Con independencia de las perspectivas de negocio de FRS en esta zona, a solicitud de la Dirección de Competencia, ARMAS ha incluido en la versión definitiva de los compromisos su obligación de comunicar a sus clientes, en el plazo de 15 días hábiles desde la obtención de la autorización de la operación, el cambio de operador en la línea Motril-Melilla. La Dirección de Competencia recibirá copia del modelo de carta a remitir por ARMAS a sus clientes y una relación de los destinatarios de dicha comunicación.

(337) Adicionalmente, la versión final de los compromisos incluye dos cambios respecto a la presentada inicialmente en relación a la utilización del programa de venta de billetes de pasaje de ARMAS por FRS. Por un lado, se extiende su utilización a la línea Motril-Melilla (planteada inicialmente solo para la línea Península- Canarias) en base a la necesidad planteada por FRS cuyo sistema carece de la funcionalidad de gestión y reservas de distintas categorías de

[131] Tarifa-Tanger Ville, Algeciras-Tanger Med y Motril-Tánger Med.

camarotes y butacas, la existencia de reservas y la necesidad de agilizar la puesta en funcionamiento de la línea.

(338) Por otro lado, el compromiso inicial preveía que FRS obtuviera una licencia el uso del programa de venta de billetes de ARMAS mientras que el compromiso final prevé que ARMAS desarrolle las aplicaciones necesarias que permitan su uso por FRS, asegurando en todo caso la estanqueidad de los datos de ambas entidades,

(339) Dicho cambio, […], supone pasar de una situación en la que conviven dos programas semejantes pero independientes de venta de billetes, a que ARMAS y FRS compartan un único programa, sin perjuicio de los sistemas de estanqueidad que se establezcan, situación que ha de ser limitada temporalmente a lo mínimo imprescindible para asegurar la puesta en funcionamiento de la línea de forma rápida.

(340) En este sentido y dadas las necesidades planteadas por FRS al respecto, dicha naviera utilizará el sistema de venta de billetes de pasaje de ARMAS durante un periodo transitorio de [no superior a un año] a contar desde la fecha de inicio del servicio, en lugar de extenderse a la duración general de los compromisos establecida inicialmente.

(341) Esta Dirección de Competencia considera que la propuesta de compromisos establece las condiciones necesarias para que FRS empiece a prestar de forma efectiva e inmediata servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga en la línea Motril-Melilla, la más importante que ARMAS opera en el mercado Sur Península-Melilla, lo que solventaría los problemas de competencia derivados de la operación en esta zona.

(342) De esta forma, la cuota resultante de la operación en el mercado del transporte de pasajeros Sur Península-Melilla pasaría del [80-90%] (adicción del [50-60%]) al [50-60%], según datos de 2017 en volumen, siendo el solapamiento resultante limitado ([0-10%]) y fruto de la presencia de ARMAS en la línea Almería Melilla, donde empezó a operar recientemente (2016). La competencia volvería a estar garantizada por la presencia de tres operadores: la entidad resultante, BALEARIA ([10-20%]) y el nuevo entrante (FRS) que se haría con la cuota de ARMAS en la línea Motril-Melilla que representa el [20-30%] del mercado del transporte de pasajeros Sur Península-Melilla.

(343) En el caso del mercado del transporte de carga rodada Sur Península-Melilla la cuota conjunta se reduciría del [70-80%] (adicción del [50-60%]) al [50-60%], con un solapamiento marginal ([0-10%]) resultado de la presencia reciente de ARMAS en la línea Almería Melilla. También en este caso se recuperaría el número de operadores presentes en el mercado: la entidad resultante, PEREGAR ([10-20%]), BALEARIA ([0-10%]) y FRS que, en principio, se haría con la cuota de ARMAS en la línea Motril-Melilla que representa el [20-30%] del volumen del mercado del transporte de carga rodada Sur Península-Melilla.

Península-Canarias e interinsular canario

(344) Ante la ausencia de alternativa a la entidad resultante de la operación en la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros entre la Península y

Canarias, los compromisos tienen como objetivo proveer las condiciones necesarias para que se produzca la entrada efectiva e inmediata de un nuevo operador a la línea Huelva-Canarias, prestada tradicionalmente por ARMAS, que revierta a la situación competitiva previa a la operación, con una oferta constituida por dos operadores que presten servicios de transporte marítimo de pasajeros entre la Península y Canarias a través de dos líneas circulares con origen y destino los puertos de Huelva y Cádiz.

(345) También respecto al mercado del transporte de carga rodada, en los que la operación genera una reducción de la competencia existente especialmente significativa en el caso de la ruta Península-Lanzarote, los compromisos tienen por objeto recuperar la situación competitiva previa a la operación.

(346) Cabe pues analizar las condiciones en las que se producirá la entrada de FRS en la línea Huelva-Canarias y si los activos puestos a su disposición por ARMAS garantizan que dicha entrada sea efectiva e inmediata, de forma que se solventen los riesgos para la competencia efectiva derivados de la operación propuesta.

(347) Según lo señalado anteriormente, ARMAS fletará a FRS el buque con el que actualmente viene prestando la línea Huelva-Canarias, cediéndole el uso de los activos portuarios necesarios para la prestación del servicio de transporte marítimo, durante un periodo de 3 años prorrogables por 1 año adicional a solicitud de FRS, a contar desde la fecha de inicio del servicio por parte de dicha entidad. Adicionalmente, ARMAS otorgara a FRS una licencia sobre el uso de su programa de expedición de billetes en esta zona.

(348) Dada la modalidad de fletamento empleada (time chárter), ARMAS conservará la gestión técnica del buque y su mantenimiento, cediendo a FRS su gestión comercial.

(349) Las dudas puestas de manifiesto por las entidades consultadas respecto a la modalidad de cesión del buque en la línea Motril-Melilla (fletamento frente a compra y *time charter* frente a cualquier otra modalidad de fletamento que incluyera tripulación propia) también han sido planteada para esta línea, siendo pertinentes las mismas argumentaciones que en el caso anterior dadas las ventajas de flexibilidad, costes y planificación de inversión que plantea el flete, así como la inmediatez para la puesta en marcha del servicio que ofrece la modalidad *time charter*.

(350) En cuanto a los activos portuarios necesarios para la prestación del servicio de transporte marítimo en la línea Huelva-Canarias, ARMAS cederá a FRS el uso no exclusivo de la rampa de atraque Ro Pax de su propiedad y el uso de la terminal de pasajeros y de carga cuya concesión posee ARMAS en el puerto de Huelva, comprometiéndose respecto a los puertos públicos canarios en los que recalará el buque fletado a apoyar la cesión del uso de los amarres y la asignación de las horas de salida actualmente utilizados por esa naviera. En el puerto de las Palmas de Gran Canaria, ARMAS autoriza a FRS a hacer uso no exclusivo de los atraques que tiene bajo concesión y de la terminal de pasajeros y carga actualmente usada por ARMAS en el muelle de La Esfinge, durante la vigencia del contrato de fletamento, pudiendo elegir FRS los horarios de salida.

(351) A estos efectos, las Autoridades Portuarias de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas han confirmado que existe disponibilidad de acceso a las infraestructuras portuarias en los puertos gestionados por esas autoridades, siendo posible la trasmisión de las licencias de prestación de servicios portuarios a personas distintas de las que fueron otorgadas originariamente[132]. Ambas autoridades señalan que no existen problemas en la asignación de horarios ni de congestión de tráfico en dichos puertos.

(352) Parte de las entidades consultadas plantean dudas respecto al uso por FRS de activos propiedad o bajo concesión de su principal o único competidor en esta línea (ARMAS), lo que podría generar dificultades para competir eficazmente en el mercado durante el periodo de vigencia del acuerdo y condicionar la prestación de dicha línea por FRS una vez finalizado éste.

(353) Dichas entidades consideran que hubiera resultado más oportuna la entrada de FRS en la línea Cádiz-Canarias, declarada de interés público, dada la libre utilización de activos en el puerto de Cádiz, garantizándose además que FRS estaría operando durante un tiempo mínimo y con unas determinadas obligaciones de frecuencias, barcos, horarios, etc.

(354) A este respecto, FRS ha manifestado su interés por el puerto de Huelva dada su posición estratégica, sus condiciones de accesibilidad y su infraestructura portuaria, lo que le convierte en uno de los grandes núcleos logísticos e industriales de desarrollo económico para Andalucía occidental, así como motor económico de impulso para el suroeste español y europeo.

(355) FRS señala que el puerto de Huelva es un puerto incluido en la Red Básica de Transporte Europeo, contrariamente a Cádiz que sólo integra la *comprehensive network*[133], estando conectado con la red de ferrocarril y de carreteras, así como con los corredores Mediterráneo y Atlántico de las Redes Transeuropeas de Transporte (TEN-T) a través de su plataforma ferroviaria de Majarabique, localizada en el municipio de Sevilla.

(356) Por otro lado, esta Dirección de Competencia considera que, en principio, la entrada de FRS podría resultar más fácil en la línea Huelva-Canarias que en la Cádiz-Canarias, operada tradicionalmente por TRASMEDITERRANEA, donde podría tener mayores dificultades para captar clientes.

(357) En cualquier caso, dado los volúmenes de facturación de ambas líneas resulta más proporcionado el compromiso sobre la línea que parte desde Huelva, teniendo en cuenta además que la línea Cádiz-Canarias se presta bajo contrato de servicio público que sale periódicamente a licitación.

(358) Respecto al tráfico interinsular de carga, FRS operará en él mediante línea circular, tal y como lo realizan en la actualidad todos los operadores de transporte marítimos Península-Canarias, teniendo libertad para definir las escalas que considere convenientes y pudiendo exigir a ARMAS la disposición de los activos

[132] Según lo establecido en el artículo 118 del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. De conformidad con el artículo 115.2 de dicho Real Decreto Legislativo, el plazo máximo para notificar resolución expresa sobre trámites de licencias es de 3 meses.

[133] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/fi les/modes/maritime/ports/doc/2014 lis t of 329 ports june.pdf).

portuarios con preferencia de horarios. Si bien algunas entidades consultadas señalan que FRS será un cliente cautivo de Armas en las islas que no opere, esta Dirección de Competencia no está de acuerdo con esa afirmación por cuanto FRS será un operador autónomo e independiente para definir las escalas de su ruta circular y para subcontratar rutas en el interinsular a los dos operadores existentes FRED OLSEN o ARMAS) en función de los precios y condiciones que le ofrezcan.

(359) Otra de las observaciones planteadas por parte de las entidades consultadas es la posibilidad que tiene FRS de ceder espacio en el buque que presta la ruta circular Península-Canarias, lo que permitirá a ARMAS alquilar espacio en esas líneas para los que han sido sus clientes hasta la fecha. Esta Dirección de Competencia considera que esta cesión, que en cualquier caso sería parcial, se enmarca dentro de las posibilidades que FRS tiene a la hora de gestionar la línea Huelva-Canarias de forma autónoma e independiente.

(360) En relación al uso del programa de venta de billetes de pasaje de ARMAS planteado inicialmente para esta línea y extendido finalmente a la línea Motril-Melilla, FRS señala la importancia que para ellos tiene la utilización de dicho programa por cuanto su sistema de reservas actual está adaptado a un tipo de producto (rutas de pasaje de corta duración) distinto al ofrecido por ARMAS en la línea Huelva-Canarias que está enfocado al transporte de larga distancia (camarotes, butacas VIP, comidas, etc.), lo que dificulta la venta de dichos billetes.

(361) En este sentido, FRS considera que para hacerse cargo de la línea Huelva-Canarias de forma inmediata debe utilizar al menos durante un periodo transitorio de [no superior a un año] el sistema de expedición de billetes de ARMAS.

(362) Siguiendo la valoración realizada en relación a la línea Motril-Melilla, esta Dirección de Competencia considera que el uso compartido del programa de venta de ARMAS por esta entidad y FRS ha de ser limitada temporalmente a lo mínimo imprescindible para asegurar la puesta en funcionamiento de la línea Huelva-Canarias de forma rápida, todo ello sin perjuicio del establecimiento de los sistemas de estanqueidad necesarios para evitar el flujo de información entre ellos, por lo que el plazo de un año a contar desde la fecha de inicio del servicio resulta oportuno.

(363) Preguntadas respecto al traspaso del fondo de comercio, la mayor parte de las entidades consultadas señalan que el contrato de fletamento y la no utilización de la marca ARMAS en esta zona no asegura por sí misma el traspaso del fondo de comercio de esa naviera a FRS y la entrada efectiva de ésta al mercado de carga Península-Canarias, donde FRS no tiene experiencia previa ni potencial comercial alguno con las grandes clientes de esta zona (frente a ARMAS que operará el puerto de Cádiz mucho más importante que Huelva y a través de la marca consolidada de TRASMEDITERRÁNEA) lo que genera una duda razonable acerca de su capacidad para mantener el fondo de comercio de la línea actualmente operada por ARMAS.

(364) A este respecto, la Dirección de Competencia considera que, si bien es cierta la debilidad de FRS frente a la entidad resultante, también lo era la de ARMAS

frente a TRASMEDITERRÁNEA en 2011 y entró de forma efectiva en los mercados de transporte marítimo de carga y pasajeros Península-Canarias, lo que indicaría que no es imposible y que el compromiso sería proporcionado.

(365) FRS ha aportado sus perspectivas de negocio en la línea Huelva-Canarias, señalando respecto a carga que cuenta con una amplia cartera de clientes que incluye las principales empresas españolas de transporte que ofrecen servicios nacionales e internacionales de carga y servicios logísticos que podrían impulsar su entrada en el mercado canario.

(366) Respecto al transporte de pasajeros, FRS señala que cuenta con una extensa red de agencias, conformada por un número significativo de puntos de venta distribuidos a largo de la geografía nacional y europea que podrían ofrecer la nueva línea Huelva-Canarias. Por otro lado, FERRYS RÁPIDOS DEL SUR, filial de FRS, es una agencia de viajes mayorista y minorista que estaría en condiciones de desarrollar productos y paquetes para las Islas Canarias vinculadas a las actividades marítimas de su matriz.

(367) Adicionalmente es preciso considerar el amplio conocimiento y presencia que FRS tiene en el segmento del turismo de caravanas[134], que se refleja en el hecho de que actualmente transportan el [80-90%] de las caravanas que atraviesan el Estrecho de Gibraltar con destino Marruecos.

(368) Con independencia de las perspectivas de negocio de FRS en esta zona, a solicitud de la Dirección de Competencia, ARMAS ha incluido en la versión definitiva de los compromisos su obligación de comunicar a sus clientes, en el plazo de 15 días hábiles desde la obtención de la autorización de la operación, el cambio de operador en la línea Huelva-Canarias. La Dirección de Competencia recibirá copia del modelo de carta a remitir por ARMAS a sus clientes y una relación de los destinatarios de dicha comunicación.

(369) Por otro lado, algunas entidades señalan la ausencia de compromisos relativos a las actividades de transporte terrestre de carga y logística en la Península y Canarias de la entidad resultante, lo que podría generar una desventaja competitiva para FRS.

(370) A este respecto es preciso considerar que la integración vertical de las partes es reducida, ambas operan en transporte terrestre de carga muelle a puerta y puerta a puerta, pero en distinto ámbito geográfico ([…]) y solamente TRASMEDITERRÁNEA en logística, aunque de forma limitada (cuota del [0-10%] a nivel nacional), existiendo numerosos operadores alternativos. Esta Dirección de Competencia no ha considerado necesario la introducción de compromisos vinculados a estas actividades, especialmente considerando que los servicios muelle-a-muelle son la principal modalidad de contratación de los servicios de transporte marítimo de carga en la ruta Península-Canarias e interinsular canario, representando el [80-90%] y el [80-90%] respectivamente de los contratos de carga, según el notificante.

[134] FRS tiene una estructura organizativa propia para esta actividad (FRS CARAVANING) conformada por una red comercial y un departamento exclusivo dentro de la empresa.

(371) Esta Dirección de Competencia considera que la propuesta de compromisos establece las condiciones necesarias para que FRS empiece a prestar servicios de transporte marítimo de pasajeros y carga de forma efectiva e inmediata en la línea circular Huelva-Canarias, solventando de esta forma los problemas de competencia derivados de la operación en la zona Península-Canarias e interinsular canario.

(372) De esta forma se evitaría el monopolio que tras la operación analizada detentaría ARMAS en los mercados de transporte de pasajeros Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife y se incrementaría la competencia en los mercados de transporte de carga rodada, recuperándose en ambos casos la situación competitiva previa a la operación.

(373) A destacar que, hasta la entrada de ARMAS en este mercado en 2011, el servicio de transporte marítimo de pasajeros entre Península y Canarias lo prestaba un único operador, siendo un mercado relativamente pequeño ([…]) y fuertemente ligado al transporte del vehículo.

(374) En principio, FRS se haría con las cuotas de ARMAS en los referidos mercados, reduciéndose la cuota resultante a la detentada por TRASMEDITERRANEA previamente a la operación, que en el caso de los mercados de transporte de pasajeros Península-Lanzarote, Península-Gran Canaria y Península-Tenerife asciende al [40-50%], [20-30%] y [10-20%] respectivamente. En el caso de los mercados de transporte de carga rodada, la cuota resultante ascendería al [40-50%] en Península-Lanzarote, al [50-60%] en Península-Gran Canaria y al [60-70%] en Península-Tenerife.

(375) En relación al tráfico interinsular canario, la propuesta de compromisos asegura la libertad de FRS para que en el ámbito de la ruta circular Huelva-Canarias pueda prestar las líneas interinsulares que considere oportuno, incluyendo las líneas de transporte de pasajeros y carga rodada Gran Canaria-Lanzarote y Tenerife-Lanzarote, donde las cuotas de mercado de la entidad resultante son superiores.

Valoración de FRS como comprador adecuado

(376) FRS es un grupo naviero alemán activo en el mercado del transporte de pasajeros, vehículos y carga en Europa, Norte de África, Norteamérica, Caribe y Oriente Medio, donde opera 64 buques que transportan un total de 7,9 millones de pasajeros y 2,1 millones de vehículos, según información remitida por dicha entidad. En España, FRS está presente desde 2000, cuando inició sus operaciones en el Estrecho de Gibraltar, operando actualmente las líneas Tarifa-Tánger, Algeciras-Tánger MED, Algeciras-Ceuta y Motril-Tánger MED, con 6 buques (3 ferrys HSC, 2 Ro-Pax y un Ro-Ro).

(377) De lo anterior se desprende que FRS es un operador con dilatada experiencia en el sector del transporte marítimo en general y en el Estrecho de Gibraltar en particular. La falta de experiencia de FRS en los mercados Península-Canarias, será solventará, según dicha entidad, con los recursos puestos a su disposición

en dicha zona (buque y activos necesario para la prestación del servicio) y su conocimiento del sector puesta de manifiesto en otras rutas en las que opera.

(378) La mayor parte de las entidades consultadas destacan que FRS es un operador especializado en el transporte de pasajeros en rutas cortas, sin experiencia en líneas largas, como las de Canarias, donde además no dispone de potencial comercial alguno con los grandes clientes de esta zona (cadenas de supermercados, operadores de cargas frigoríficas específicos de estas líneas) vinculadas a la marca reconocida en el sector (TRASMEDITERRÁNEA). Además, dichas entidades señalan que FRS carece de incentivos para prestar dichas líneas por cuanto los activos fundamentales para su prestación (buques concesiones portuarias, servicios de venta) pertenecen a su directo competidor.

(379) Respecto a esta última cuestión, es preciso señalar que en el sector del transporte marítimo es común la operación con activos alquilados a competidores[135], lo que otorga mayor flexibilidad al entrante, sin necesidad de incurrir en elevados costes

(380) En relación a la falta de experiencia en FRS en el trafico Península-Canarias puesta de manifiesto por algunas las entidades consultadas, esta Dirección de Competencia considera que, si bien es cierta, no impidió la entrada efectiva de ARMAS en los mercados de transporte marítimo de carga y pasajeros Península-Canarias y Península- Melilla en 2011, lo que indicaría que no es imposible y que podría repetirse ahora. A estos efectos, FRS ha aportado sus perspectivas de negocio en esta zona. En este sentido, el mantenimiento de la presión competitiva existente, al igual que de forma previa a la operación, presuponen un mayor potencial en pasajeros que en carga.

(381) Destacar asimismo que la disponibilidad por parte de FRS de una flota como la descrita en el párrafo primero de este apartado y su escala da garantías significativas de que una vez vencido el contrato de flete, mantenga su presencia en las rutas problemáticas con sus propios barcos.

XI.3. Conclusión

(382) A la vista de todo lo anterior, esta Dirección de Competencia estima que los compromisos presentados por ARMAS el 16 de mayo de 2018 son una solución adecuada y suficiente para resolver los obstáculos para la competencia efectiva derivados de la operación de concentración notificada, cumpliéndose en este caso los requisitos establecidos en el artículo 69.5 del RDC.

(383) En cuando a la proporcionalidad de los compromisos, debe tenerse en cuenta que al valorarse la relación entre la dimensión del remedio con el daño previsto, es importante recordar que el control de concentraciones tiene por objeto evitar los efectos restrictivos que pueden derivarse de la operación concreta de manera que los posibles remedios no deberían ir más allá, dado que su objetivo no es redefinir la estructura de las empresas o de los mercados con el fin de resolver problemas de competencia preexistentes o ajenos a la operación.

[135] […]

(384) Teniendo en cuenta lo anterior, subordinado al cumplimiento de los compromisos presentados por el notificante el 16 de mayo de 2018, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia en el mercado analizado, por lo que se considera que la presente operación es susceptible de **ser autorizada en primera fase con compromisos.**

XII. PROPUESTA

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 subordinada al cumplimiento de los compromisos finales presentados por NAVIERA ARMAS con fecha 16 de mayo de 2018, en aplicación del artículo 57.2.b) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia

Elévese al Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.