

# **Tribunal de Defensa de la Competencia**

## **I N F O R M E**

### **EXPEDIENTE DE CONCENTRACIÓN ECONÓMICA C84/04 BALEARIA/UMAFISA**

EMPRESA NOTIFICANTE:

GESTIÓN NAVIERA S.L.

OBJETO: TOMA DE CONTROL EXCLUSIVO DE UNIÓN MARÍTIMA DE FORMENTERA E IBIZA (UMAFISA), POR PARTE DE EUROLINEAS MARÍTIMAS (BALEARIA).

## INDICE

1.	ANTECEDENTES .....	3
1.1	Recepción del expediente y actuaciones del Tribunal .....	3
1.2	Alegaciones del Notificante .....	4
1.3	Alegaciones de AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A.U. ....	6
1.4	Alegaciones de la AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES .....	6
1.5	Alegaciones de la AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA.....	7
1.6	Alegaciones de UNION MARITIMA FORMENTERA IBIZA, S.L. (UMAFISA LINES).....	7
1.7	Alegaciones de IBERIA.....	8
1.8	Otras Alegaciones .....	8
2.	DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN.....	9
3.	APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989, DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA..	10
4.	EMPRESAS PARTICIPANTES EN LA OPERACION.....	10
4.1.	Empresa adquirente: GRUPO BALEARIA.....	10
4.2.	Empresa adquirida: UMAFISA .....	12
5.	MARCO JURIDICO DE REFERENCIA.....	14
6.	MERCADOS DE REFERENCIA .....	16
6.1	Mercado de producto .....	16
6.2	Mercado geográfico .....	21
7.	ANÁLISIS DEL MERCADO.....	23
7.1	Características y evolución .....	23
7.2	Estructura de la oferta .....	26
7.2.1	Mercado del transporte marítimo regular de mercancías.....	27
7.2.2	Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros.....	30
7.3	Estructura de la demanda .....	32
7.4	Estructura de la distribución .....	33
7.5	Fijación de precios y otras condiciones comerciales.....	34
8.	BARRERAS DE ENTRADA.....	34
9.	EFFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA.....	37
10.	CONCLUSIONES .....	40

## **1. ANTECEDENTES**

### **1.1 Recepción del expediente y actuaciones del Tribunal**

El día 21 de enero de 2004, el Servicio de Defensa de la Competencia (en adelante, SDC) recibió la notificación de la operación de concentración BALEARIA/UMAFISA, referenciada por el SDC como N-04006, de acuerdo con lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante LDC). De conformidad con el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el SDC requirió del notificante, con fecha 28 de enero de 2004, información de carácter necesario para la resolución del expediente. Dicha información fue cumplimentada con fecha 4 de febrero de 2004.

El día 17 de febrero de 2004 tuvo entrada en el Tribunal de Defensa de la Competencia (en adelante, TDC) para dictaminar, previa audiencia de los interesados, el expediente BALEARIA/UMAFISA, remitido por el Director General de Defensa de la Competencia por orden del Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de Economía, de acuerdo con lo previsto en el artículo 15.bis.1 de la LDC, que contempla esta actuación cuando se considere que la operación notificada: "... puede obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado..."

El plazo del que dispone el Tribunal para elaborar su dictamen es de dos meses a contar desde el 17 de febrero de 2004. Este expediente ha sido clasificado en el Tribunal con la referencia C84/04 BALEARIA/UMAFISA.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 14.1 del Real Decreto 1443/ 2001, de 21 de diciembre, el Presidente del Tribunal designó a la Vocal Excma. Sra. D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Jesús Muriel Alonso para elaborar la ponencia que servirá de base al informe del Tribunal sobre la operación notificada, la cual será asistida por la Asesora del Presidente, Ilma. Sra. D<sup>ña</sup>. Marta García Jáuregui, en calidad de Secretaria de la Ponencia. Con posterioridad, y en virtud del Real Decreto 383/2004 de 5 marzo, la Excma. Sra. D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup>. Jesús Muriel Alonso cesó como Vocal del TDC por expiración de su mandato. Con fecha 10 de marzo de 2004, el Vocal Excmo. Sr. D. Antonio del Cacho Frago fue nombrado nuevo Ponente en sustitución de la Excma. Sra. D<sup>ña</sup>. M<sup>a</sup> Jesús Muriel Alonso.

Con objeto de que los diferentes operadores económicos del sector que puedan verse afectados por la operación de concentración pudieran presentar sus alegaciones a la misma ante el Tribunal, se elaboró una Nota Sucinta sobre los extremos fundamentales del expediente. Tal y como se regula en el art. 14.2 del citado Real Decreto 1443/2001, ésta

fue puesta en conocimiento del notificante para que se manifestara sobre la existencia o no de información confidencial en su contenido. Una vez manifestada esa conformidad la nota fue remitida a las empresas y asociaciones que la Comisión consideró que podrían resultar afectadas, dándoles la oportunidad de exponer su criterio acerca de los posibles efectos sobre la competencia derivados de la operación de concentración. Los receptores de la Nota Sucinta fueron más de 50 entidades, fundamentalmente competidores reales y potenciales, así como clientes de las empresas afectadas y las principales Asociaciones de Consumidores.

Durante la elaboración del dictamen la empresa AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS S.A., solicitó ser declarada parte interesada. El Tribunal resolvió mediante Auto positivamente sobre dicha petición. La solicitud de tal condición fue comunicada a los notificantes, para que pudieran alegar al respecto, recordándoles también el Tribunal la posibilidad de solicitar la confidencialidad de ciertos datos contenidos en el expediente. Tras la respuesta de los notificantes el Tribunal resolvió declarar confidenciales determinados documentos, formando con ellos pieza separada del expediente, tal y como regula el art. 53 de la Ley 16/1989.

## **1.2 Alegaciones del Notificante**

El notificante ha dirigido varios escritos de alegaciones a este Tribunal, así como dos contestaciones a requerimientos de información adicional realizados por el TDC. A continuación se resumen los aspectos fundamentales recogidos en los mismos.

En primer lugar, el notificante insiste en la sustituibilidad de los servicios de transporte marítimo de línea regular de pasajeros y los servicios de transporte aéreo de línea regular. A su juicio, las razones en las que se sustenta dicha manifestación son:

- El hecho de que la cuota del transporte marítimo ha registrado una tendencia al alza en los últimos años, mientras que la del transporte aéreo ha caído.
- La duración de los trayectos realizados en embarcaciones de alta velocidad se ha reducido casi a la mitad, de forma que los usuarios la consideran una alternativa real al transporte aéreo (p.ej. Denia-Ibiza se realiza en 2 horas en el buque Al Sabini de Balearia).
- Las tarifas de ida y vuelta pueden considerarse semejantes sobre todo si se tiene en cuenta el hecho de que los aeropuertos suelen estar alejados del centro de la ciudad por

lo que a la tarifa del avión habría que sumarle la de un transporte al centro de la ciudad. P.ej. Denia-Ibiza cuesta 105 euros en Balearia y la tarifa aérea más económica, tasas incluidas, para el vuelo Valencia- Ibiza es de 95 euros.

- El hecho de que AIR EUROPA haya solicitado ser parte interesada en el expediente.

En segundo lugar, consideran que no existen barreras de entrada y salida en el mercado. Para corroborar dicha tesis mencionan los casos de varias empresas que han entrado y salido del mercado del transporte marítimo en los últimos años.

En cuanto al mercado geográfico, para los notificantes, éste sería tanto en pasajes como en carga, el Península-Baleares y el tráfico interinsular.

En lo que se refiere a la línea Ibiza-Formentera, manifiestan que el tráfico marítimo Ibiza-Formentera se caracteriza por una fuerte estacionalidad, suponiendo los meses de junio, julio y agosto cerca del 70% del tráfico anual. Para la notificante este hecho exige que las compañías que operan todo el año mantengan flotas de tamaño suficiente para poder absorber los picos de demanda. Esta estacionalidad afecta tanto a la demanda como a la oferta, ya que la mayoría de empresas solamente operan en los denominados períodos “punta” y en los períodos “valle” se retiran del mismo, de forma que en invierno únicamente quedan los operadores que cumplen las obligaciones de servicio público. En palabras de la notificante: “las obligaciones de servicio público que impone la Dirección General de la Marina Mercante, a las navieras que operan todo el año en línea regular de cabotaje crean de hecho una oferta de plazas sobredimensionada con relación a la demanda en temporada baja”.

Por otra parte, el volumen anual de mercancías transportadas a la isla, y el número de residentes en la misma (5.300), hacen que ambos servicios puedan ser prestados con buques pequeños.

Concluyen, así, que la competencia potencial es una amenaza real si se considera la inexistencia de barreras de entrada y salida al mercado, la fácil movilidad de la flota y el hecho de que todas las navieras que operan en Baleares tienen oficina en Ibiza.

Por último, la notificante señala que la gestión única puede reducir costes y traer ahorros significativos.

### 1.3 Alegaciones de AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A.U.

AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS, S.A.U., considera que no resultaría deseable una operación de concentración en el sector naviero que implicara tal bajada de precios que supusiera un detrimento de las rutas aéreas, para luego aprovechar tal circunstancia y restringir el abanico de posibilidades y las opciones de los particulares a la hora de elegir el medio de transporte deseado.

Sin embargo, dado que AIR EUROPA opera parcialmente las rutas afectadas, consideran que la operación de concentración no afectará considerablemente a la actividad comercial de AIR EUROPA S.A., siempre que no se deje el transporte marítimo de viajeros y carga como única y exclusiva opción.

### 1.4 Alegaciones de la AUTORIDAD PORTUARIA DE BALEARES

La Autoridad Portuaria de Baleares informa de que UMAFISA opera únicamente en los puertos de Eivissa (Ibiza) y La Savina (Formentera). En lo que se refiere al tráfico de **mercancías** entre Ibiza y Formentera es operado en su práctica totalidad por la Comunidad de Bienes GESTION NAVIERA (UMAFISA Y BALEARIA). La distribución de las cuotas de mercado en el tráfico de cabotaje en el Puerto de Ibiza es la siguiente:

* BALEARIA	21%
* UMAFISA (con sus propios buques)	14%
* UMAFISA (como operadora de TRASMEDITERRANEA)	14%
* OTROS	51%

En cuanto al tráfico de **pasajeros** entre Eivissa y La Savina, se distribuye de la siguiente forma:

* GESTION NAVIERA, C.B.	8%
* TRANSMAPI-BALEARIA C.B.	80%
* OTROS	12%

La distribución de las cuotas de mercado en el tráfico de cabotaje de pasajeros en el Puerto de Eivissa (entre Ibiza y la Península y las otras islas) es la siguiente:

* BALEARIA	44%
* UMAFISA (con sus propios buques)	10%
* UMAFISA (como operadora de TRASMEDITERRANEA)	15%
* OTROS	31%

## 1.5 Alegaciones de la AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA

La AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA reseña que:

- “BALEARIA ha venido trabajando regularmente en el Puerto de Valencia ofreciendo servicios de carga y, ocasionalmente, de pasaje con Baleares hasta hace pocas semanas que ha dejado de prestar este servicio.
- UMAFISA no ha trabajado en los últimos años en los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- Existen en los puertos dependientes de esta Autoridad Portuaria, al menos, tres compañías (TRASMEDITERRÁNEA, CONTENEMAR y T.M.A.) que prestan servicios regulares con las islas.

Por estas razones no vemos ningún inconveniente a dicho proyecto de concentración económica”.

## 1.6 Alegaciones de UNION MARITIMA FORMENTERA IBIZA, S.L. (UMAFISA LINES)

La empresa UMAFISA, empresa adquirida, envió sus propias alegaciones mediante escrito de fecha 27 de febrero de 2004.

En el mismo, manifiesta que la operación de concentración se desarrolla en un sector totalmente liberalizado en el que no existen barreras.

En lo que se refiere al tráfico de mercancías, la cuota de mercado conjunta en la ruta Península-Baleares es del 10,29% y del 37,8% en el tráfico interinsular. En el tráfico de pasajeros la cuota conjunta en la ruta Península-Baleares es del 39,22% y en el tráfico interinsular del 43,7%. Dadas esas cuotas de mercado, considera que la operación de concentración no perjudica la competencia ya que el principal operador es TRASMEDITERRANEA.

Por último, hace notar que el levantamiento de la suspensión de la ejecución de la operación de concentración es una señal inequívoca de la ausencia de perjuicios para el mercado, usuarios y empresas competidoras.

## **1.7 Alegaciones de IBERIA**

La compañía IBERIA, que únicamente opera en las rutas Península-Baleares y no en las rutas interbaleares, considera que: “el grado de sustituibilidad de la oferta entre los medios de transporte aéreo y marítimo es muy alto. Así lo demuestran, por un lado, las cifras de pasajeros: por ejemplo entre Baleares y la costa mediterránea, según datos del Ministerio de Fomento, en el año 2002 se transportaron alrededor de 1,4 millones de pasajeros por barco y unos 3,0 millones por avión; y, por otro lado, el hecho de que Iberia ofrezca tarifas aéreas que permiten combinar ambos medios de transporte: a modo de ejemplo, con el viaje de ida en un medio (barco) y la vuelta en otro (avión)”.

## **1.8 Otras Alegaciones**

La empresa FRED OLSEN S.A., ha manifestado que no presenta objeciones a la operación de concentración. De la misma manera se ha expresado la FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE AGENCIAS DE VIAJES (FEAAV).

La CÁMARA DE COMERCIO DE MENORCA señala, en su escrito de alegaciones, que la fusión no supone ningún cambio para la estructura del servicio, ni altera la competitividad de las navieras que vienen operando en la isla.

La ASOCIACION DE NAVIEROS ESPAÑOLES (ANAVE), considera que el sector marítimo español está en general muy especializado y atomizado y que la operación de concentración permite formar un grupo con capacidad económica y al mismo tiempo con conocimiento del sector capaz de desarrollar proyectos tanto en el mercado español como en el internacional.

La AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA señala que no se prevé ningún perjuicio derivado de la agrupación de ambas empresas ya que en la línea Barcelona-Ibiza la cuota conjunta de ambas empresas es del 30% y en la línea Barcelona-Menorca la cuota conjunta es del 3%.

La AUTORIDAD PORTUARIA DE ALICANTE, ha manifestado que en principio la operación no tiene efectos negativos en su territorio ya que las dos empresas no operan en el puerto de Alicante sino en el de Denia, que pertenece a la Generalitat Valenciana.

La AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS confirmó que la operación no tiene incidencia alguna sobre la competencia en los



tráficos que gestionan. En la misma línea se han manifestado las AUTORIDADES PORTUARIAS DE TARRAGONA, CASTELLÓN, y MALAGA.

## **2. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN**

La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de UNION MARITIMA DE FORMENTERA E IBIZA (en adelante UMAFISA), sociedad que concentra el negocio de transporte marítimo de pasajeros y mercancías del grupo MATUTES, por parte de EUROLINEAS MARITIMAS, una de las empresas del Grupo BALEARIA (en adelante BALEARIA).

La operación se materializará mediante la aportación por parte de CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A. (matriz del grupo BALEARIA) y dos sociedades del Grupo MATUTES (AGRUPACIÓN HOTELERA DÓLIGA, S.A. y SUMINISTROS IBIZA, S.A.) de sus respectivas participaciones en EUROLINEAS MARITIMAS, S.A. (BALEARIA) y UMAFISA a una empresa en participación preexistente, GESTIÓN NAVIERA, S.L.

A su vez, GESTIÓN NAVIERA, S.L. realizará una ampliación de capital como resultado de la cual el 57,5% quedara en manos de CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A. y el 42,5% restante en manos del Grupo MATUTES. El Grupo BALEARIA ostentará el control exclusivo sobre la misma, mientras que el grupo MATUTES mantendrá una participación minoritaria.

Con carácter previo a la operación, los grupos BALEARIA y UMAFISA participaban al 50% en tres sociedades: GESTIÓN NAVIERA, S.L. (a través de la que se instrumenta la operación), SERVICIOS INTEGRADOS PORTUARIOS, S.L, y UNIÓN NAVIERA INSULAR, S.A., estando estas dos últimas inactivas en la actualidad.

GESTION NAVIERA es una comunidad de bienes constituida el 29 de marzo de 2000 al 50% entre ambos grupos para la explotación conjunta de servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y mercancías mediante buques cedidos por ambos grupos o mediante fletamento de buques propiedad de la propia GESTIÓN NAVIERA, S.L. A través de esta comunidad de bienes operan conjuntamente las líneas Denia-Ibiza e Ibiza-Formentera.

Esta Comunidad de bienes nunca fue comunicada al Servicio de Defensa de la Competencia. La presente operación de concentración pretende consolidar la cooperación ya existente.

Por otra parte, de acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, el notificante solicitó al SDC el levantamiento de la obligación de suspensión de la ejecución de la operación en el caso de que ésta se remitiese para su estudio al Tribunal de Defensa de la Competencia.

Dicha solicitud se basó, por parte de la notificante, en la escasa, o incluso nula, posibilidad de causar daños al interés público que podría derivarse de la ejecución de la operación durante el periodo máximo en el que se produzca la decisión final del Consejo de Ministros.

El SDC al autorizar el levantamiento de la suspensión de la operación valoró el hecho de que las empresas afectadas ya venían operando conjuntamente en las principales líneas desde 2000, por lo que no cabía prever que de la ejecución de la concentración se derivasen perjuicios sustanciales e irreversibles para la competencia durante el periodo máximo de tres meses hasta la adopción de la decisión por parte del Consejo de Ministros.

### **3. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989, DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

La operación notificada no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89, del Consejo sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas, modificado por el Reglamento (CE) nº 1310/97, puesto que no se alcanzan los umbrales previstos en los apartados 2 y 3 de su artículo 1. Por tanto, la operación carece de dimensión comunitaria.

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

### **4. EMPRESAS PARTICIPANTES EN LA OPERACION**

#### **4.1. Empresa adquirente: GRUPO BALEARIA**

BALEARIA es una sociedad no cotizada en los mercados de valores, participada al 73,78% por CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A., cuya

principal sociedad es EUROLINEAS MARÍTIMAS, S.A. Los principales accionistas de CONSIGNACIONES Y AMARRAS S.A. son TUG EIN HOLDING GMBH, que detenta el 30% de su capital social y Juan Adolfo Utor Martínez, que posee un 25%. El resto de accionistas posee un 5% del capital.

La actividad del grupo BALEARIA se centra en el sector del transporte marítimo de línea regular de pasajeros, vehículos en régimen de pasaje y mercancías, así como otras actividades afines; principalmente en el área del Mediterráneo (tráfico entre la Península y Baleares e interinsular balear) así como en el área del Estrecho de Gibraltar. BALEARIA tiene una flota de 9 barcos.

EUROLINEAS MARITIMAS comenzó a operar, bajo la marca BALEARIA, en julio de 1998.

CONSIGNACIONES participa en GESTION NAVIERA con un 50% del capital. GESTION NAVIERA posee el 24,32% del capital social de BALEARIA. El grupo BALEARIA, además de en GESTIÓN NAVIERA, C.B., participa en otra comunidad de bienes, TRANSMAPI, C.B., al 50% con SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. (SERCOMISA), para la explotación conjunta de los servicios de transporte marítimo de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera. Esta comunidad de bienes fue constituida el 12 de abril de 1999, siendo modificada en sucesivas ocasiones, la última en enero de 2003.

La vigencia de este contrato es hasta el 14 de abril de 2004, aunque está prevista su prórroga tácita por años naturales. Tampoco se ha informado al SDC en tiempo y forma de la existencia de esta comunidad de bienes.

BALEARIA poseía un acuerdo de colaboración con TRASMEDITERRÁNEA para disponibilidad de espacio de carga y distribución de billetes de pasaje en la línea Denia-San Antonio (Ibiza). Según informa la notificante dicho acuerdo no está en vigor desde mediados del año 2003.

Por último, el grupo BALEARIA realiza actividades de transporte terrestre de mercancías a través de su filial TRANSBALIA. S.L.

Las rutas ofrecidas por BALEARIA (a la fecha de la notificación) son:

## 1. Península-Baleares:

- Denia-Ibiza (línea operada por GESTION NAVIERA, la comunidad de bienes que posee con UMAFISA); Fue la primera línea de BALEARIA.
- Denia-Palma de Mallorca
- Denia-San Antonio (Ibiza)-Palma
- Valencia-Palma de Mallorca
- Barcelona-Ciudadela (Menorca)
- Barcelona-Mahón (Menorca)
- Barcelona-Alcudia(Mallorca)-Menorca (Ciudadella y Maó)
- Barcelona-Ibiza

## 2. Interinsular Balear:

- Ibiza-Formentera (línea operada por las comunidades de bienes que posee con UMAFISA y SERCOMISA) 12 servicios diarios de ida y vuelta entre Ibiza y Formentera.
- Ibiza-Palma de Mallorca. 7 viajes redondos semanales.
- Alcudia (Mallorca)-Ciudadela (Menorca)
- Alcudia (Mallorca)-Mahón (Menorca)

## 3. Algeciras-Tánger (desde junio de 2003).

BALEARIA no opera en ningún país fuera de España. Su facturación en los últimos 3 años fue la siguiente:

<b>Cuadro nº 1</b>			
<b>VOLUMEN DE VENTAS DE BALEARIA. Millones de euros</b>			
	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
España	16,1	36,4	44

*Fuente. Notificación*

BALEARIA transportó en el año 2001 [ ... ] millones de pasajeros, lo que representó un incremento del [ ... ] respecto al año anterior.

## 4.2. Empresa adquirida: UMAFISA

UNION MARITIMA DE FORMENTERA E IBIZA, S.A. (UMAFISA), es la matriz del grupo del mismo nombre, y representa los intereses del grupo de empresas MATUTES en la industria naviera de transporte de pasajeros y mercancías. Los principales accionistas de UMAFISA son AGRUPACIÓN HOTELERA DÓLIGA, S.A., que posee un 79,30%, y

SUMINISTROS IBIZA, S.A., con un 20,20%. UMAFISA tiene una flota de 3 barcos.

Estas dos empresas están presentes en el accionariado de COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. ("TRASMEDITERRÁNEA"), al ser las compañías a través de las cuales el grupo adquirió el 12% del capital de la antigua empresa pública<sup>1</sup>. Un año después de la privatización de TRASMEDITERRÁNEA, UMAFISA solicitó a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), desprenderse de todo su capital en TRASMEDITERRÁNEA alegando la relación de UMAFISA con BALEARIA. La SEPI no permitió dicha desinversión y señaló que dicha circunstancia ya era conocida en el momento de la privatización. El Grupo MATUTES elevó entonces su participación en BALEARIA hasta el 42%. A finales de octubre de 2003 la SEPI autorizó una desinversión parcial del 7%, que adquirió Acciona, quedándose el Grupo MATUTES con el 5% de TRASMEDITERRÁNEA por lo menos hasta el 2008. Asimismo el Grupo MATUTES pierde un consejero de los dos con que contaba y deja de tener el miembro que le correspondía en la Comisión Ejecutiva, órgano responsable de llevar la gestión diaria. En cualquier caso, como ya señaló el TDC en el expediente C75/02 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA: "Acciona será la única que determine la estrategia comercial y competitiva de TRASMEDITERRÁNEA, S.A. sin que necesite para ello contar con el resto de accionistas minoritarios". UMAFISA no posee ningún control sobre TRASMEDITERRÁNEA. Menos hoy en día donde tiene el 5%.

UMAFISA participa en GESTION NAVIERA, con un 50%.

UMAFISA mantenía un acuerdo con TRASMEDITERRÁNEA para disponibilidad de espacio de carga, asistencia de buques (consignación) y devolución de billetes de pasaje en la línea Barcelona-Ibiza, aunque según informa la notificante dicho acuerdo no está en vigor en la actualidad.

Adicionalmente, UMAFISA realiza actividades de estiba y desestiba de carga rodada y consignación así como de transporte terrestre de mercancías, a través de su filial TRANSPORTES CARGUA, S.A.

Las rutas de tráfico marítimo operadas por UMAFISA a la fecha de la notificación son:

---

<sup>1</sup> Actualmente dispone del 5% del capital de TRASMEDITERRÁNEA

## 1. Península-Baleares

\*Ibiza-Barcelona-Ibiza

\*Denia-Ibiza-Denia (a través de la comunidad de bienes con BALEARIA).

## 2. Interinsular Baleares

\* Ibiza-Formentera-Ibiza (a través de la comunidad de bienes con BALEARIA).

UMAFISA carece de buques rápidos.

La facturación del Grupo UMAFISA, (en España ya que no opera en ningún otro país), en los tres últimos ejercicios económicos ha sido la siguiente:

<b>Cuadro nº 2</b>			
<b>VOLUMEN DE VENTAS DE UMAFISA. Millones de euros</b>			
	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
España	22,1	28	30,5

*Fuente: Notificación*

## 5. MARCO JURIDICO DE REFERENCIA

La prestación de servicios de transporte marítimo de cabotaje de línea regular se encuentra liberalizada en la Unión Europea. El Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, establece la aplicación del principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados Miembros. Permite, sin embargo, matizar la aplicación de este principio a los servicios regulares con destino u origen en islas y, entre islas, para los que afirma la posibilidad de establecer obligaciones de servicio público o garantizar su prestación mediante contrato.

En España, la liberalización de los servicios de transporte marítimo de cabotaje insular tiene lugar en enero de 1999. El tráfico de cabotaje insular comprende, la navegación entre la costa de España y las Islas Baleares (también los archipiélagos de Canarias, Ceuta y Melilla) y la navegación entre los puertos de las distintas islas.

Resultan de aplicación la Ley 27/1992 de Puertos y de la Marina Mercante, y la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios en los Puertos de Interés General. Las

modificaciones introducidas por la Ley 48/2003, que deroga parte de los artículos de la Ley 27/92, afectan básicamente a las tasas portuarias y al régimen jurídico de la prestación de servicios portuarios sin que se haya introducido ninguna modificación en materia de prestación de servicios de transporte marítimo.

La Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, define en su artículo 7.4 las navegaciones de interés público como aquéllas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí.

El Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público. El Real Decreto estipula que: “la protección efectiva del interés público implícito en el mantenimiento de las comunicaciones regulares entre dichos territorios y entre cualquiera de ellos con la península, se garantiza a través de técnicas de intervención pública como la autorización y el contrato administrativo”.

En concreto, el Real Decreto establece el régimen jurídico siguiente:

- Declara navegaciones de interés público todas las líneas regulares que discurren, entre otras, entre la península y las islas.
- El establecimiento de líneas regulares calificadas como navegaciones de interés público requiere, como regla general, una autorización previa en la que figuran todas o algunas de las obligaciones de servicio público, que imponga la Dirección General de la Marina Mercante<sup>2</sup>. Dicha autorización es de carácter reglado, otorgándose a cualquier empresa naviera que la solicite y reúna los requisitos del Real Decreto. Por tanto, no hay límites administrativos para la entrada de operadores. Las tarifas de la línea son fijadas libremente por las empresas.
- Con carácter excepcional, el Estado podrá celebrar contratos administrativos con el objeto de garantizar la adecuada prestación de servicios de comunicación para líneas regulares de cabotaje. TRASMEDITERRÁNEA firmó tres contratos con la Administración General del Estado el 2

---

<sup>2</sup> El RD 1466/1997 establece que será competente para ejecutar las disposiciones en materia de autorización de navegación de interés público, así como para determinar las obligaciones de servicio público a las que las mismas queden sujetas, la Dirección General de la Marina Mercante, salvo en el supuesto de que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.

de enero de 2002, por los que presta servicios de transporte marítimo en ciertas líneas de interés público entre puertos peninsulares y puertos de las islas de Baleares, islas Canarias, Ceuta y Melilla. TRASMEDITERRÁNEA es la única empresa que ha suscrito contratos de este tipo con el Estado y se le han adjudicado contratos. Ni BALEARIA ni UMAFISA han firmado contratos con el Estado ni con las Comunidades Autónomas para la prestación de servicio público.

## 6. MERCADOS DE REFERENCIA

### 6.1 Mercado de producto

La Comunicación de la Comisión relativa a la definición del mercado de referencia (DO C 372/5, de 9 de diciembre de 1997), establece, en su párrafo 7, que: “El **mercado de producto** de referencia comprende la totalidad de los productos y servicios que los consumidores consideren intercambiables o sustituibles en razón de sus características, su precio o el uso que prevean hacer de ellos”. En el párrafo 8 se establece que: “El **mercado geográfico** de referencia comprende la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de los productos y de prestación de los servicios de referencia, en la que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas geográficas próximas debido, en particular, a que las condiciones de competencia en ella prevalecientes son sensiblemente distintas a aquéllas”.

El sector económico afectado por la operación de concentración analizada está constituido por los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros y carga.

En primer lugar es preciso distinguir el tráfico “tramp” del tráfico de línea regular que es el que realizan las empresas objeto de la concentración. El tráfico tramp o irregular se caracteriza porque las condiciones son negociadas caso a caso de acuerdo con los intereses del fletador. No existen ni rutas ni horarios previamente fijados.

Por el contrario, el tráfico de línea regular se caracteriza por la regularidad del servicio. El informe del TDC, con ocasión de la concentración ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA decía lo siguiente:

“Las condiciones del transporte están previamente establecidas de forma que las rutas y los horarios son fijos. La demanda se



caracteriza por su gran diversidad, tanto por los tipos de mercancías transportadas como por la variedad y número de clientes”.

En función del tipo de demanda hay que distinguir entre tráfico marítimo de pasaje o de mercancías:

- El mercado de los servicios de **transporte de pasajeros** incluye también el transporte de vehículos en régimen de equipaje. El tráfico de pasaje se lleva a cabo en: cruceros, con tráfico turístico o en transbordadores, que transportan pasajeros y vehículos en régimen de pasaje. Las empresas objeto de la concentración utilizan cruceros en la línea Ibiza-Formentera y transbordadores en el resto de las líneas. Asimismo puede realizarse en buques de alta velocidad tipo Jet-foil, fast ferry o catamaranes.
- En el **tráfico de mercancías** se puede distinguir entre: transporte de carga completa (graneles) y carga fraccionada.
  - El transporte de carga completa o graneles abarca mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque. Ni BALEARIA ni UMAFISA prestan servicios de carga completa por lo que este segmento del mercado no constituye ningún mercado afectado por la operación.
  - El transporte de "carga fraccionada" o "carga general" 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 en:
    - contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas. Los contenedores suelen transportarse en buques portacontenedores.
    - o bajo la modalidad de "carga rodada" que se diferencia de la anterior en que la manipulación de la carga es horizontal. Se trata del transporte de mercancías en camiones o plataformas. El transporte de carga rodada suele realizarse en

buques tipo “Ro-Ro” (roll-on roll-off), en ferrys (que también pueden transportar pasaje), en buques tipo Ro-Lo (con bodegas acondicionadas para el transporte de carga rodada con manipulación horizontal a través de rampas y contenedores sobre cubierta con manipulación vertical) o en buques tipo Ro-Pax (buques mixtos de carga y pasaje).

Una vez definidas las distintas categorías o tipos de transporte habría que examinar las posibles sustituibilidades que existen tanto en el transporte de pasajeros como en el de mercancías.

En el transporte de pasajeros, el notificante indica que existe una clara competencia entre el transporte marítimo y el aéreo en algunas rutas en las que se han introducido buques de alta velocidad que han reducido sustancialmente la duración de los trayectos.

Existen precedentes de casos comunitarios en los que se ha considerado la posible sustituibilidad entre distintos medios de transporte. En concreto, en su Decisión sobre el caso nº IV/M.1651 MAERSK/SEA-LAND, la Comisión apuntó la posibilidad de incluir otras formas de transporte en el mercado de producto de referencia, y en concreto en ese caso el transporte por carretera, aunque consideró que podía dejarse abierta la definición del mercado de producto. Asimismo, en la Decisión de la Comisión de 26 de enero de 1999, sobre el caso nº IV/36.253 P & O STENA LINE, la Comisión señaló que el principal competidor potencial de las dos navieras objeto de la operación que explotaban las líneas de tráfico marítimo del Canal de la Mancha era la línea de transporte por carretera “eurotúnel”, considerándola plenamente sustituible por el transporte marítimo.

Esta sustituibilidad sólo podría ser aplicable al transporte de pasajeros y no al de mercancías. Desde el punto de vista de la demanda los usuarios están dispuestos a pasar del transporte aéreo al marítimo, si la duración del trayecto, la frecuencia en la prestación del servicio y el precio de los distintos medios de transporte son equiparables, especialmente en las rutas interinsulares.

En el caso que nos ocupa, existen algunas razones que lo justificarían:

- La duración del trayecto en determinadas líneas operadas con embarcaciones de alta velocidad es ahora muy semejante. A modo de ejemplo se puede citar el trayecto Denia-Ibiza que se realiza en 2 horas en el buque Al Sabini de BALEARIA.

- Las tarifas de ida y vuelta pueden considerarse semejantes sobre todo si se tiene en cuenta el hecho de que los aeropuertos suelen estar alejados del centro de la ciudad por lo que a la tarifa del avión habría que sumarle la de un transporte al centro de la ciudad. P.ej. Denia-Ibiza cuesta 105 euros en BALEARIA y la tarifa aérea más económica, tasas incluídas para el vuelo Valencia Ibiza es de 95 euros.
- El hecho de que AIR EUROPA haya solicitado ser parte interesada en el expediente parece corroborar también dicha teoría.

En los cuadros que figuran a continuación se adjuntan datos de las frecuencias, duración de los trayectos y tarifas de las distintas compañías que operan en transporte aéreo y en transporte marítimo las distintas líneas que componen el mercado geográfico.

<b>Cuadro nº 3</b>					
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS EN BUQUES DE ALTA VELOCIDAD</b>					
<b>Línea</b>	<b>Compañía</b>	<b>Buque</b>	<b>Duración</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Tarifa I/€</b>
Barcelona-Ciudadella <sup>1</sup>	Balearia	Ramón Llull	3H 30M	Diario	105,00
Barcelona-Alcudia <sup>2</sup>	Balearia	Ramón Llull	3H 30M	Diario	105,00
Barcelona-Palma	Trasmediterránea	Milenium I	3H 30M	Diario	112,20
Barcelona-Ibiza	Trasmediterránea	Milenium I	4H	Diario	112,20
Valencia-Ibiza	Trasmediterránea	Milenium II	2H 30M	Diario	112,20
Valencia-Palma	Trasmediterránea	Milenium II	3H 30M	Diario	112,20
Denia-Ibiza	Balearia	Al Sabini	2 H	Diario	105,00
Denia-Palma	Balearia	Al Sabini	3H 30M	Diario	105,00
Alcudia-Ciudadella	Balearia	Ramón Llull	1H	Diario	76,00
Ibiza-Palma	Balearia	Al Sabini	2H	Diario	76,00
	Trasmediterránea	Milenium II	2H	Diario	72,20
Ibiza-Formentera	Transmapi-Balearia	R. de Formentera	20M	Diario	28,20
	Transmapi-Balearia	R. de Menorca	20M	Diario	28,20
	Transmapi-Balearia	Formentera Jet	20M	Diario	28,20
	Transmapi-Balearia	Eivissa Jet	20M	Diario	28,20
	Mediterránea-Pitiusa	Aigües-Fomentera	20M	Diario	28,20

(1) Menorca. (2) Mallorca.

Fuente: Escrito del Notificante de 8 de marzo

**Cuadro nº 4****TRANSPORTE AEREO DE PASAJEROS**

	Compañía	Frecuencias (Diarias)	Turista completa (1)	Turista más económica (1)
Barcelona-Ibiza	Iberia	3	315	95
	Air Europa	2	319	95
	Spanair	2	275	95
Barcelona-Palma	Iberia	8	275	95
	Air Europa	5	275	95
	Spanair	6	275	95
	Air Berlín	2	246	67
Barcelona-Mahón	Iberia	2	315	95
	Air Europa	1	315	95
Valencia-Ibiza	Iberia	3	325	95
Valencia-Palma	Iberia	3	385	95
	Air Europa	3	385	85
	Air Berlín	1	365	66
Alicante-Palma	Air Europa	2	385	85
	Spanair	Sólo domingos	415	95
	Air Berlín	2	366	66
	Hapag Lloyd	Sólo miércoles	353	77
	Iberia	No opera	-	-
Ibiza-Palma	Iberia	8	183	155
Mahón-Palma	Iberia	10	183	155

(1) Ambas tarifas incluyen gastos de emisión y tasas

*Fuente: Escrito del Notificante de 8 de marzo de 2004*

Este Tribunal considera que el transporte aéreo y el marítimo pueden ser sustituibles en aquellos casos en los que existen embarcaciones de alta velocidad. Sin embargo, en una de las líneas en las que las empresas objeto de la concentración presentan una mayor cuota de mercado, Ibiza-Formentera, esta alternativa no puede ser tenida en cuenta ya que la isla de Formentera no dispone de aeropuerto. En definitiva, la posible sustituibilidad en el transporte aéreo sólo será tenida en cuenta en aquellos casos en los que existan embarcaciones de alta velocidad y las empresas objeto de la concentración disfruten de altas cuotas de mercado, fundamentalmente en la línea de transporte de pasajeros Denia-Ibiza. En el resto las líneas no es necesario examinar dicha posibilidad ya que las cuotas de mercado de las empresas no son significativas.

En lo que se refiere al transporte de mercancías, hemos visto que la carga completa presenta características diferenciadas de la carga fraccionada por lo que no son sustituibles para la gran mayoría de los usuarios del transporte de mercancías.

Dentro del mercado del transporte de "carga fraccionada", único en el que están presentes las sociedades afectadas por la operación, sería necesario establecer si existe sustituibilidad entre el transporte en contenedores y el transporte de carga rodada. Sobre esta cuestión, la Comisión<sup>3</sup> ha indicado que en algunas rutas si existe una cierta intercambiabilidad entre las dos formas de transporte. También este Tribunal en su Resolución de 18 de febrero de 2003 dictada en el expediente A 290/01 Conferencia Marítima Península-Canarias, señaló que la agrupación de productos para definir el mercado relevante debe fundamentarse, sobre todo, en la sustituibilidad de la demanda y resaltó la indiferencia que muestran la mayoría de las empresas ante las opciones de carga rodada o carga en contenedor, que utilizan indistintamente.

En opinión del notificante, en algunas de las rutas donde operan las compañías afectadas existe sustituibilidad entre los buques tipo transbordador o ro-ro, que transportan carga rodada con manipulación horizontal de la carga, y el resto de buques de transporte en contenedor.

Por todo ello, y de acuerdo también con el informe del SDC, este Tribunal considera, en definitiva, que los mercados de producto relevantes para este caso concreto son el transporte marítimo regular de carga fraccionada, incluyendo tanto el transporte por contenedor como por carga rodada, y el transporte marítimo regular de pasajeros, incluyéndose puntualmente en el mismo el transporte aéreo de pasajeros.

## **6.2 Mercado geográfico**

BALEARIA y UMAFISA operan en lo que se denomina cabotaje insular que comprende, por un lado la navegación entre la costa y las Islas Baleares, las Islas Canarias y Ceuta y Melilla y, por otro, la navegación entre los puertos de las distintas islas. En concreto, BALEARIA y UMAFISA operan fundamentalmente las rutas entre la Península y las islas Baleares y las rutas interinsulares de las islas Baleares. La presencia de BALEARIA en la ruta Algeciras-Tanger no es significativa.

---

<sup>3</sup> Decisión de la Comisión de 19 de octubre de 1994 en el asunto IV/34.446 TRANS ATLANTIC AGREEMENT.

La competencia entre las empresas navieras no se produce en función de las líneas concretas de tráfico que conectan un puerto específico de origen y un puerto concreto de destino, sino a una escala más global, en términos de rutas. Desde el punto de vista de la oferta, la movilidad de la flota y la inexistencia de barreras permiten que sea relativamente fácil explotar diversas líneas dentro de una misma ruta en función de la demanda y su estacionalidad. Así, numerosas líneas pueden formar parte del mismo mercado geográfico.

En su informe correspondiente a la operación N-281 ACCIONA-TRASMEDITERRÁNEA<sup>4</sup>, el TDC indicó que, en términos generales, podrían considerarse relevantes la ruta Península-Baleares, que comprende todas las conexiones posibles con Baleares desde la Península, y el tráfico interinsular balear, que incluye todas las rutas internas de las Islas Baleares.

En este sentido se ha manifestado también la Comisión<sup>5</sup>, al establecer que el ámbito geográfico relevante en el mercado del transporte marítimo tanto de mercancías como de pasaje puede abarcar numerosas "líneas de tráfico puerto-a-puerto" dentro de un mismo área de influencia. En concreto, la Comisión afirmó:

“Es evidente que estas rutas no se explotan de manera aislada como si fueran mercados separados, sino que se trata de servicios muy sustituibles entre sí según los puntos de partida y destino del viajero o las mercancías, las preferencias en cuanto al horario de viaje, etc.”

No obstante, cabe plantearse la definición del ámbito geográfico del mercado en función de la isla no del puerto concreto de origen o de destino de los trayectos, ya que al tratarse de rutas que comunican la Península con islas o islas entre sí, cada una de ellas presta un servicio individualizado e insustituible para el usuario que no se verá satisfecha por otra ruta alternativa. Así, es conveniente analizar tanto el tráfico interinsular en su conjunto como el que tiene origen o destino en cada isla.

En relación con las rutas **entre la Península y Baleares**, la notificante considera que las rutas Cataluña-Baleares y Levante-Baleares en pasajeros deberían ser un único mercado geográfico: Península-

---

<sup>4</sup> En su informe, el TDC consideró además otras rutas: Península-Canarias, Sur de España-Norte de Marruecos y el tráfico interinsular canario, que no resultan afectadas por la presente operación.

<sup>5</sup> Decisión de la Comisión de 9 de diciembre de 1999 en el asunto n° IV/34.466 TRANSBORDADORES GRIEGOS.

Baleares y alegan que la tarifa es única en todas las navieras para dicha ruta Península–Baleares.

En el caso del transporte de mercancías, la ubicación exacta del puerto no es determinante para escoger la línea de transporte, ya que habitualmente 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. Por ello son considerados también 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. Las principales compañías aplican los mismos precios para todas las líneas entre la Península y Baleares, sin distinguir entre los puertos de origen.

En relación con el tráfico interinsular balear, los mercados geográficos pueden definirse en función de la isla (no del puerto concreto) ya sea de destino o de origen.

Sin embargo, la sustituibilidad no sería tan alta en el caso del transporte de **pasajeros**, teniendo en cuenta la distinta duración de los trayectos desde cada uno de los puertos peninsulares. Por ello, cabría diferenciar las rutas con origen en Levante (Denia y Valencia) de las originadas en Cataluña (principalmente Barcelona).

## **7. ANÁLISIS DEL MERCADO**

### **7.1 Características y evolución**

#### A nivel internacional

A continuación se analizarán algunos datos básicos del sector en el año 2002, incluyendo el tamaño del mercado y las cuotas de los diferentes operadores para posteriormente describir con más detalle la estructura de la oferta y la demanda.

La demanda de servicios de transporte marítimo es una demanda derivada, muy ligada a la evolución de la actividad económica en el caso de las mercancías y a la actividad económica y al turismo en el del transporte de pasajeros.

La desaceleración de la actividad económica en las principales economías mundiales durante 2001 afectó a la evolución de la demanda

de transporte marítimo, que había registrado una recuperación en el 2000.

El tráfico mundial de mercancías por vía marítima se situó en 5.453 millones de toneladas transportadas durante 2001, lo que supuso un incremento del 0,3%, frente al crecimiento del 5,1% contabilizado en 2000<sup>6</sup>. En 2002, la demanda de transporte marítimo se mantuvo prácticamente estancada, totalizando 5.549 millones de toneladas<sup>7</sup>. Ello fue consecuencia de la delicada situación internacional (conflicto de Irak, estancamiento de la economía mundial, accidente del Prestige y huelgas en las refinerías venezolanas.)

La importancia del transporte marítimo en las transacciones comerciales de la Unión Europea queda reflejada en la alta participación de este medio de transporte frente a otros, de forma que en torno al 90% del comercio exterior se realiza por vía marítima, mientras en el caso del comercio intracomunitario el porcentaje alcanza en torno al 40%.

La Unión Europea ha reiterado su compromiso de promover el transporte marítimo de cabotaje en Europa, por considerarlo la alternativa más ecológica y sostenible al transporte por carretera. Se pretende, así, potenciar la creación de las denominadas “Autopistas del Mar”, así como fomentar la intermodalidad con otros tipos de transportes. Asimismo, el objetivo de la Directiva para la liberalización de los servicios portuarios es el incremento de la competitividad de los puertos europeos, mediante el descenso de las elevadas tarifas portuarias. En abril de 2003, la Comisión Europea publicó un nuevo “Programa de fomento del transporte marítimo de corta distancia”.

El líder mundial en términos de flota por pabellones es Panamá. Dentro de la Unión Europea destacan Grecia y Reino Unido. De acuerdo con las estadísticas del Lloyd`s (Lloyd`s Register Statistical Tables), la flota abanderada en España ocupa el puesto número 39 en el ranking mundial. Atendiendo al país de nacionalidad del armador, Grecia encabeza la lista, con el 18,4% de la capacidad de transporte mundial, seguida de Japón (12,8%). Los armadores españoles ocupan el puesto 29.

### A nivel nacional

Desde el comienzo de la década de los 90, la actividad de transporte marítimo ha experimentado un crecimiento sostenido. Sin embargo, en el

---

<sup>6</sup> Informe sobre transporte marítimo elaborado por la Consultora DBK

<sup>7</sup> Estudio sobre el Transporte Marítimo realizado por la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE



2001, el crecimiento de la facturación registró una ligera desaceleración al crecer a una tasa del 4,3%, frente al 6,2% del año anterior.

Se trata de un sector que goza con apoyo institucional tanto a nivel español como comunitario. Así las iniciativas tomadas por los organismos oficiales orientadas a fomentar las vías marítimas como medio de transporte, junto con la reactivación de la economía, repercutirán previsiblemente en una aceleración del crecimiento de la facturación del sector.

El cuadro siguiente recoge el tamaño total del mercado de transporte marítimo distinguiendo entre pasajeros y mercancías, en millones de euros. Se observa como, en valor el transporte de pasajeros únicamente representa el 16% del total.

Por segmentos, el **transporte de pasajeros** alcanzó en 2002 un volumen de facturación de 335 millones de euros, mientras que el **transporte de mercancías** se situó en 1.690 millones de euros.

<b>Cuadro nº 5</b>						
<b>TRANSPORTE MARÍTIMO. EVOLUCIÓN DE LA FACTURACIÓN</b>						
<b>POR SEGMENTOS DE ACTIVIDAD. Años 1997-2002. Millones de euros</b>						
<b>Años</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Pasajeros	253	261	293	315	325	325
Mercancías	1.294	1.400	1.472	1.560	1.630	1.690
Total	1.547	1.661	1.765	1.875	1.955	2.025

*Fuente: Estudio sobre el transporte marítimo realizado por la consultora DBK*

En el año 2001 más de la mitad del volumen total de mercancías exportadas se transportó por vía marítima, seguido del transporte por carretera que absorbió en torno al 47%. Respecto a la distribución de las mercancías importadas por medio de transporte utilizado, el marítimo reflejó una participación cercana al 80% sobre el volumen total.

El cuadro siguiente expresa el tamaño de los mercados relevantes, en volumen, durante los tres últimos ejercicios económicos. La información aportada por el notificante con relación a 2000 y 2001 procede de las estadísticas elaboradas por la Dirección General de la Marina Mercante que incluyen los datos relativos al tráfico interbaleár en el caso del transporte de mercancías, no haciéndolo, sin embargo, para el transporte de pasajeros. Para este caso, los datos relativos al tráfico interbaleár

constituyen estimaciones del notificante basadas en datos recogidos por consultoras externas.

<b>Cuadro nº 6</b>			
<b>TOTAL MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DE</b>			
<b>Mercado</b>	<b>200</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Trasporte de pasajeros (Miles)			
Península-Baleares	1.243	1.557	1.650
Interinsular balear	1.089	1.170	1.367
Transporte de mercancías (Miles de Tms)			
Península-Baleares + Interinsular balear	4.899	5.320	5.700

*Fuente: Notificación*

Las perspectivas del sector pueden considerarse favorables por el impulso que está recibiendo, tanto de las autoridades comunitarias como de las españolas, y por la favorable coyuntura económica.

## **7.2 Estructura de la oferta**

Algunas de las características que presenta el sector son:

1) El número de compañías que operan en cada una de las líneas de tráfico regular suele ser reducido, tratándose de una estructura de mercado oligopolística, lo que ha favorecido que las navieras lleguen a acuerdos, autorizados o no, de distinto alcance entre ellas: de disponibilidad de espacio, de fijación de precios....

2) Una característica de este mercado es que la oferta está limitada a muy corto plazo por los buques que estén disponibles en el momento considerado ya que el periodo de construcción de los buques es largo. Sin embargo, esta rigidez no es tal en la práctica ya que como se trata de servicios regulares, la capacidad es siempre excedentaria y el nivel de utilización raramente alcanza el 100%.

3) Los mercados de aquellas zonas en las que operan las empresas implicadas en la operación, Península-Baleares e interinsular balear, se caracterizan por su dinamismo, resultado de la constante entrada y salida de nuevos operadores y por la apertura y modificación de las líneas ofrecidas, gracias a la movilidad de la flota. En el capítulo de Barreras de Entrada se

citan numerosos ejemplos concretos de empresas que han entrado y salido del mercado.

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

A nivel agregado, sin distinguir entre pasajeros o carga ni entre las distintas líneas, el sector del transporte marítimo está liderado por TRASMEDITERRANEA. En el año 2001 su cuota era aproximadamente del [ ... ] sobre la facturación total. A continuación se sitúan FLOTA SUARDIAZ con el [ ... ], ELCANO, con el [ ... ], NAVIERA PINILLOS [ ... ] y CONTENEMAR, con el [ ... ]. El resto de compañías tienen cuotas inferiores al [ ... ] sobre el total. En concreto **BALEARIA** el [ ... ] y **UMAFISA** el [ ... ]. En transporte de pasajeros TRASMEDITERRANEA tendría una cuota de en torno al [ ... ]. BALEARIA ocuparía la 4ª posición, con un [ ... ] y UMAFISA la 8ª con un [ ... ]. El segmento de mercancías lo lidera FLOTA SUARDIAZ, con una participación del [ ... ] sobre el total. A continuación se sitúan TRASMEDITERRANEA y ELCANO con cuotas del [ ... ] y [ ... ], seguidas de NAVIERA PINILLOS y CONTENEMAR. BALEARIA ocuparía la 14ª posición con una cuota del [ ... ], y la de UMAFISA sería incluso inferior.

#### 7.2.1 Mercado del transporte marítimo regular de mercancías

Según la notificante, las cuotas de mercado en valor son similares a las cuotas de mercado por volumen.

El cuadro siguiente recoge las cuotas de mercado que detentan las empresas implicadas en la operación, así como sus principales competidoras, en el mercado del transporte marítimo de mercancías en cada uno de los ámbitos geográficos relevantes, según la información aportada por la Autoridad Portuaria de Baleares y por la entidad notificante:

**Cuadro nº 7**  
**TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS**  
**Año 2003 (Toneladas)**

	Balearia*	Umafisa*	Trasmed	Iscomar	N.Fox.	T.M. Alcudia	Total	Balearia %	Umafisa %	Trasmed %	Iscomar %	N.Fox. %	T.M. Alcudia %
<b>PENINSULA-BALEARES</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7,03	3,26	36,32	20,97	2,11	30,31
<b>Península-Mallorca</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	4,48	0,00	32,92	23,27	2,89	36,43
Cataluña-Mallorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0,00	0,00	32,50	22,50	0,00	45,00
Levante-Mallorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	11,05	0,00	35,58	19,57	7,12	26,68
Resto-Mallorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0,00	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00
<b>Península-Menorca</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0,86	0,00	68,10	13,58	0,00	17,46
Cataluña-Menorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1,09	0,00	59,34	17,31	0,00	22,25
Levante-Menorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00
<b>Península-Ibiza</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	22,74	20,24	30,36	15,47	0,00	11,20
Cataluña-Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0,86	30,81	44,42	13,67	0,00	10,25
Levante-Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	<b>48,11</b>	<b>7,97</b>	14,05	17,57	0,00	12,30
<b>INTERINSULAR-BALEAR</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	42,25	7,98	15,10	25,21	0,00	9,47
Mallorca-Menorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	17,64	0,00	18,12	49,42	0,00	14,83
Mallorca-Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	29,88	0,00	26,65	29,45	0,00	14,02
Menorca-Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0,00	0,00	100,00	0,00	0,00	0,00
Ibiza-Formentera	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	<b>76,61</b>	<b>23,39</b>	0,00	0,00	0,00	0,00

\*Las cuotas de BALEARIA/UMAFISA recogen al 50% las relativas a la Comunidad de Bienes GESTION NAVIERA

Fuente: Notificante a partir de Datos de la Autoridad Portuaria de Baleares

Del cuadro anterior se extraen las siguientes conclusiones fundamentales:

- La adición de cuotas entre BALEARIA y UMAFISA no obstaculizará el mantenimiento de una competencia efectiva en el conjunto de las líneas incluidas en Península-Baleares (10%).
- La operación de concentración no alterará la estructura competitiva existente en las distintas líneas Península-Mallorca y Península-Ibiza, ya que UMAFISA no estaba presente en las mismas.
- En la línea Cataluña-Ibiza, BALEARIA tenía una cuota muy poco significativa (0,86%) antes de la operación.
- La operación de concentración podría poner en peligro el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado en las líneas Levante-Ibiza, en la que BALEARIA tiene una cuota del 48,11% y UMAFISA del 7,97% y en la línea Ibiza-Formentera en que las empresas objeto de la concentración tendrían el 100% del mercado. Más adelante se analizarán con más detalle ambos mercados.

Entre los principales competidores de BALEARIA y UMAFISA en este ámbito se encuentran TRASMEDITERRANEA, ISLEÑA MARITIMA DE CONTENEDORES, S.A. ("ISCOMAR"), filial de la empresa de transporte terrestre de mercancías CONTENEMAR, TRANSPORTES MARÍTIMOS DE ALCUDIA, S.A. ("ALCUDIA"), que sólo hace carga y NAVIERA FOS, del grupo BOLUDA, que sólo está presente en carga. La NAVIERA FOS realiza transporte de mercancías de carga fraccionada o general en las líneas: Alicante-Palma de Mallorca-Mahón y Castellón-Palma de Mallorca-Mahón. Realiza 3 viajes por semana en cada una de las dos líneas. TRANSPORTES MARÍTIMOS ALCUDIA realiza las siguientes líneas:

- Barcelona-Palma-Barcelona. 5 viajes semanales.
- Barcelona-Palma-Mahon-Barcelona. 2 salidas semanales.
- Tarragona-Alcudia-Tarragona. 3 salidas semanales.
- Tarragona-Alcudia-Ibiza-Tarragona. 2 salidas semanales.
- Sagunto-Alcudia-Sagunto. 3 salidas semanales.
- Sagunto-Alcudia-Sagunto. 3 salidas semanales.
- Sagunto-Alcudia-Ibiza-Sagunto. 2 salidas semanales.

TRASMEDITERRANEA ofrece cinco rutas en el ámbito del transporte de mercancías entre la Península y Baleares (Barcelona-Palma, Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mahón, Valencia- Ibiza y Valencia- Mahón) y dos a nivel interinsular balear (Ibiza-Palma y Mahón-Palma). En cuanto a ISCOMAR y ALCUDIA, disponen respectivamente de siete y seis rutas entre la Península y Baleares, siendo su oferta a nivel interinsular de dos y una línea respectivamente.

### 7.2.2 Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

La oferta de capacidad de pasaje, a nivel nacional, en los buques tanto de BALEARIA y UMAFISA como de sus principales competidores queda reflejada en el siguiente cuadro:

<b>Cuadro nº 8 CAPACIDAD DE PASAJE</b>	<b>Nº pasajeros</b>
TRASMEDITERRANEA	11.991
BALEARIA	3.498
UMAFISA	1.433
ISCOMAR	1.404

*Fuente: Notificación*

Según consta en la notificación, los buques operados por TRASMEDITERRANEA en las rutas Península-Baleares y entre las islas Baleares tienen una capacidad global de 6.300 pasajeros aproximadamente. Los buques operados por BALEARIA en el Mediterráneo tienen una capacidad de entre 2.500 y 2.900 pasajeros. Sin embargo la fácil movilidad de los buques hace que esta oferta pueda variar de forma sustancial en un corto período de tiempo. Además parece existir una cierta sobrecapacidad en las distintas navieras, tanto en carga como en pasaje. Este exceso de capacidad podría actuar como un mecanismo limitador de precios ya que los operadores con mayor capacidad excedentaria tenderán a aplicar precios bajos para optimizar la ocupación de los buques.

El cuadro siguiente recoge la participación de las principales navieras en el mercado del transporte marítimo de pasajeros en cada uno de ámbitos geográficos afectados por la presente operación.

### Cuadro nº 9 TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS. Año. 2003

	Balearia	Umafisa	Transmapi	Iscomar	Trasmed	Total	Balearia*	Umafisa*	Transmapi	Iscomar	Trasmed
							%	%	%	%	%
<b>PENÍNSULA-BALEARES</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	29,91	9,31	0,00	6,29	54,49
<b>Península-Mallorca</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	20,40	0,00	0,00	4,40	75,20
Barcelona-Mallorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	2,87	0,00	0,00	5,31	91,82
Levante-Mallorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	43,10	0,00	0,00	3,22	53,68
<b>Península-Menorca</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	32,39	0,38	0,00	0,00	67,24
Barcelona-Menorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	34,93	0,41	0,00	0,00	64,66
Levante-Menorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0,00	0,00	0,00	0,00	100,00
<b>Península-Ibiza</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	40,95	23,68	0,00	10,62	24,75
Barcelona-Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0,00	43,31	0,00	0,00	56,69
Levante-Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	<b>55,59</b>	<b>16,66</b>	0,00	14,41	13,34
	<b>Balearia</b>	<b>Umafisa</b>	<b>Cape</b>	<b>Iscomar</b>	<b>Trasmed</b>	<b>Total</b>	<b>Balearia</b>	<b>Umafisa</b>	<b>Cape</b>	<b>Iscomar</b>	<b>Trasme</b>
<b>INTERINSULAR-BALEAR</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	47,08	0,00	2,12	23,71	27,08
Mallorca-Menorca	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	40,70	0,00	6,11	53,19	0,00
Mallorca-Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	50,49	0,00	0,00	7,98	41,54
Menorca-Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	0	0	0	0	0

<b>INTERINSULAR IBIZA-FORMENTERA</b>	Balearia	Umafisa	M.Pitiusa	C.T.N.R.	Total	Balearia	Umafisa	Transmapi	M.Pitiusa	T.N.R
	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	<b>23,96</b>	<b>2,40</b>	<b>43,64</b>	14,18	15,82

<b>TRAFICO REGULAR</b>	Balearia	Umafisa	Transmapi	Med.Pitiusa	Total	Balearia	Umafisa	Transmapi	Med.Pitiusa
<b>Ibiza-Formentera</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	<b>28,46</b>	<b>2,85</b>	<b>51,84</b>	<b>16,85</b>
<b>TRAFICO NO REGULAR CON FORMENTERA</b>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]				

Fuente: Notificante. Autoridad Portuaria de Baleares y Gobierno Balear

\*La cuotas de BALEARIA y UMAFISA recogen al 50% las relativas a la comunidad de bienes GESTIÓN NAVIERA C.B.

\* TRANSMAPI es la comunidad de bienes constituida para el tráfico de pasajeros por BALEARIA Y SERCOMISA. Se han recogido conjuntamente las cuotas de las dos partes.

Del cuadro anterior se desprenden las siguientes conclusiones:

- En el tráfico Península-Baleares, UMAFISA sólo tiene cuotas significativas en las líneas Barcelona-Ibiza, en la que no hay solapamiento puesto que no opera BALEARIA y en la línea Levante-Ibiza en que tiene un 16,6% y BALEARIA un 55,59%.

Si se tuviera en cuenta el transporte aéreo, las cuotas de BALEARIA y UMAFISA serían más reducidas, ya que según datos de la Dirección General de la Aviación Civil el aeropuerto de Ibiza tuvo un movimiento en el año 2003 de 1.370.000 pasajeros (sin tener en cuenta el tráfico internacional).

Los principales competidores de las empresas afectadas en este mercado son TRASMEDITERRANEA e ISCOMAR. La NAVIERA FOS no presta servicios de transporte marítimo de pasajeros.

Actualmente TRASMEDITERRANEA ofrece, según la página web de la compañía, seis líneas de transporte de pasajeros entre la Península y Baleares (Barcelona-Palma, Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mahón, Valencia- Palma, Valencia-Ibiza, Valencia-Mahón) y dos a nivel interinsular (Ibiza-Palma y Mahón-Palma). Las líneas regulares Ibiza-Valencia y Palma-Ibiza las realiza con el buque Milenium que cuenta con capacidad para 265 vehículos.

En cuanto a ISCOMAR ofrece dos líneas entre la Península y Baleares (Barcelona-Palma y Denia-Ibiza) y dos a nivel interinsular (Alcudia-Ciudadela e Ibiza-Palma). Dispone para ello de 3 ferrys con una capacidad total de 1.404 pasajeros.

- En lo que se refiere al tráfico Ibiza-Formentera, BALEARIA tiene un 23,96%, UMAFISA un 2,40% y TRANSMAPI, la comunidad de bienes que BALEARIA tiene al 50% con SERCOMISA un 43,64%.

### **7.3 Estructura de la demanda**

La demanda del mercado de los servicios de transporte marítimo regular de **pasaje** está principalmente constituida por residentes de las Islas Baleares, que utilizan este medio de transporte para sus desplazamientos con fines turísticos o de negocios y por el tráfico de turistas que viajan entre la Península y Baleares así como entre las islas. Otro segmento de la demanda de este mercado está constituida por los tour-operadores, que ofrecen a sus clientes paquetes de vacaciones que



incluyen, además de servicios de transporte marítimo otros servicios adicionales, como alojamiento, traslados, excursiones, etc.

Una característica que define este mercado es la estacionalidad que presenta con máximas cotas en los meses de verano.

La demanda de los servicios de transporte marítimo de pasajeros es sensible al precio, aunque las empresas también compiten a través de la mejora en la calidad del servicio.

En cuanto al mercado de los servicios de transporte marítimo regular de **mercancías**, la demanda está constituida por el sector empresarial e industrial. Con ocasión del análisis efectuado en el caso de los Acuerdos Transatlánticos<sup>8</sup> la Comisión manifestó que: “la demanda se caracteriza por su gran diversidad, tanto por los tipos de mercancías transportadas como por la variedad y número de clientes”. Principalmente se trata de agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo que disponen de cierta capacidad de negociación con las navieras.

Esta demanda se caracteriza por ser muy sensible a los precios, al ser los costes logísticos importantes en su rentabilidad global.

La demanda de carga es mayor durante los meses de verano al estar en cierta forma ligada al sector turístico de las islas Baleares, aunque es más estable durante el año que el tráfico de pasaje. Se prevé un crecimiento sostenido en la demanda de mercancías para los próximos años, que podría atraer a nuevos operadores.

#### **7.4 Estructura de la distribución**

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

En lo que se refiere a BALEARIA, el [ ... ] de sus ventas de billetes de pasaje se realizan a través de agencias de viaje minoristas, mientras que el [ ... ] restante es resultado de la venta directa en sus propias delegaciones y agencias marítimas o a través de teléfono e Internet.

---

<sup>8</sup> Decisión de 19 de octubre de 1994 sobre el asunto nº IV/34.446 ACUERDOS TRANSATLÁNTICOS

## **7.5 Fijación de precios y otras condiciones comerciales**

La variable precio tiene un peso decisivo en la toma de decisión del viajero para emplear uno u otro medio de transporte.

No obstante las empresas también compiten a través de la mejora en la calidad del servicio. Así, la reducción del tiempo de travesía mediante la utilización de buques de alta velocidad, el aumento de la frecuencia de los servicios prestados y de la capacidad de los buques, y la mejora de los equipamientos portuarios constituyen los principales aspectos que favorecen la calidad. Otro factor que podría incidir en el éxito de las compañías destinadas al transporte de pasajeros es la oferta de servicios complementarios durante las travesías: tiendas, bares...

Se trata de un mercado en el que la fijación de los precios es libre salvo en los contratos administrativos de servicio público que sólo afectan a TRASMEDITERRÁNEA. Partiendo de la existencia de unas tarifas básicas, se puede afirmar que, en general, la determinación de los precios se realiza en atención a cada tipo de cliente: nº de billetes adquiridos, anticipación de la compra, inclusión o no del vehículo...

La empresa que tiene una política de precios más agresiva ha sido ISCOMAR. Su estrategia para ganar cuota de mercado ha sido la aplicación de precios extremadamente competitivos.

En el caso del transporte de carga, se aprecia claramente una negociación bilateral de precios, que aleja de forma sistemática los precios efectivamente aplicados de las tarifas generales en vigor. A la hora de negociar en este tipo de servicios, se consideran adicionalmente otros criterios tales como el tipo de mercancía transportada, porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas. En el transporte de mercancías resulta fundamental la creación de conexiones intermodales que permitan reducir el tiempo de transporte punto a punto.

## **8. BARRERAS DE ENTRADA**

Como ya ha tenido ocasión de señalar este Tribunal, la función de los órganos de defensa de la competencia en materia de concentraciones económicas consiste en prevenir aquellos cambios estructurales que obstaculicen el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado. Sin embargo, las "Horizontal Merger Guidelines" del

Departamento de Justicia Americano, señalan que no se creará o reforzará una posición de dominio, o se facilitará su ejercicio, si la entrada en el mercado considerado resulta tan fácil que los agentes participantes en el mismo, de forma colectiva o unilateral, no pueden beneficiarse del mantenimiento de precios altos. Se hace, así, necesario analizar en qué medida la entrada puede tener lugar en un período corto de tiempo, y si es probable y suficiente, es decir si el mercado es impugnabile ya que, sólo en ese caso, la reducción de la competencia provocada por una concentración podría ser restablecida por el propio funcionamiento del mercado.

Las barreras a la entrada constituyen todas aquellas dificultades, trabas administrativas o legales o inversiones muy costosas que desalientan la entrada o salida de empresas de un mercado. En la operación de referencia se han analizado las siguientes:

**Barreras legales:** no existen. Para el establecimiento de líneas regulares de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros y mercancías, se requiere una autorización previa de la Dirección General de la Marina Mercante<sup>9</sup>. En el caso del cabotaje continental ni siquiera sería precisa dicha autorización. Bastaría la simple comunicación a las autoridades marítimas españolas con un plazo de antelación de 3 meses.

La Dirección General de la Marina Mercante, una vez recibida la solicitud y tras constatar que la empresa naviera cumple los requisitos establecidos en los artículos 6 y 9 del Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, que determina el régimen jurídico de las líneas regulares y de las navegaciones de interés público, y ha formalizado la garantía económica o aval por el importe que se determine, concederá la citada autorización en el plazo máximo de tres meses. No existe un número máximo de autorizaciones a conceder en un periodo temporal determinado.

En el caso de modificaciones de líneas regulares ya autorizadas, bastará la simple notificación con siete días de antelación, a la Dirección General de la Marina Mercante para llevarla a cabo. En el caso de que la modificación suponga una alteración superior o inferior al 40% de la oferta inicial o al 20% de los puertos del itinerario se requerirá una nueva autorización.

La legislación no exige disponer de más de un buque para cada línea regular.

---

<sup>9</sup> Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre.

Las perspectivas de crecimiento sostenido en los próximos años en los mercados de transporte marítimo en las áreas geográficas afectadas por la operación son positivas lo que hace que pudiera ser atractiva la entrada de grupos navieros europeos.

En lo que se refiere al **acceso a infraestructuras** que puedan ser esenciales para entrar en el mercado, como podría ser el acceso a las infraestructuras portuarias, éstas se explotan en régimen de concesión administrativa, siendo condición de la misma la prestación del servicio a cualquier naviera en condiciones no discriminatorias.

Tampoco parecen existir **barreras económicas** ya que los operadores pueden acceder al mercado sin necesidad de invertir en la adquisición de nuevos buques. La propia Comisión ha reconocido que la disponibilidad de buques no constituye una dificultad relevante<sup>10</sup>. Son frecuentes otras prácticas como la adquisición de buques de segunda mano, fletar buques de terceros, o recurrir al arrendamiento simple o con opción a compra, utilizando para ello los instrumentos jurídicos específicos para la financiación de buques que ofrece la legislación española<sup>11</sup>.

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. Por todo ello, no parece que la inversión a realizar constituya una barrera significativa de entrada al mercado.

Prueba de la ausencia de barreras de entrada y salida en el mercado es el **importante movimiento de navieras que han entrado y salido del mercado** en los últimos años. En el año 1998 la compañía de origen argentino BUQUE BÚS se incorporó a la línea Barcelona-Palma de Mallorca con un catamarán con capacidad para 900 pasajeros. En el año 2000 BUQUEBUS incorpora un segundo catamarán para la misma línea en la época de verano. En octubre de 2000 BUQUEBUS se retira totalmente de esa línea. En el mismo año UMAFISA lanza la línea Barcelona-Ibiza, con el buque Isla de Botafoc, con capacidad para 650 personas. La compañía NAVIERA PENINSULAR, suspendió pagos a

---

<sup>10</sup> Decisión de la Comisión IV/36.253 P&O STENA LINE.

<sup>11</sup> Hay que destacar el Real Decreto 442/94, sobre primas a la construcción naval (modificado en varias ocasiones, la última por el Real Decreto 1274/2003) que prevé una subvención de hasta tres puntos porcentuales sobre el tipo de interés de los créditos solicitados para la compra de buques, la Disposición adicional decimoquinta de la Ley 431/1995, del Impuesto sobre Sociedades que regula el sistema de financiación de buques conocido como "Tax Lease", que consiste básicamente en una amortización fiscal acelerada del buque a través de diferentes mecanismos financieros que incluyen el arrendamiento con opción a compra, o el Acuerdo adoptado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos el 4 de septiembre de 2003 en relación a la concesión de avales del Estado a operaciones de inversión destinadas a la adquisición de buques por empresas navieras domiciliadas en España (Orden PRE/2573/2003 de 17 de septiembre). Estas disposiciones han sido declaradas compatibles con el mercado común en virtud del Reglamento del Consejo (CE) 1540/198, sobre ayudas a la construcción naval);

finales de 2000 y abandona el mercado. En el 2001 se incorpora NAVIERA UNIVERSAL a la línea Barcelona-Alcudia con el catamarán Turbocat, con capacidad para 450 pasajeros. BALEARIA incorpora el fase ferry Federico García Lorca, con capacidad para 900 pasajeros y 210 vehículos a la línea Denia-Ibiza-Palma de Mallorca. NAVIERA FOS entra en la línea Alicante-Palma de Mallorca y en la línea Castellón-Palma de Mallorca. En el año 2002 NAVIERA UNIVERSAL interrumpe el servicio Barcelona-Alcudia. BALEARIA lanza la línea Alcudia-Mahón con el ferry Bahía de Málaga, buque mixto de carga y pasaje, con una capacidad para 830 pasajeros y 130 vehículos. ISCOMAR lanza la línea Denia-Ibiza-Palma con servicio diario, así como la línea Barcelona-Palma. En 2003, TRANSPORTES MARITIMOS DE ALCUDIA lanza un nuevo servicio Ro-Pax en la línea Barcelona- Palma de Mallorca.

## 9. EFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA

A lo largo de los capítulos anteriores se concluyó que la operación de concentración no generaba distorsiones en el funcionamiento de la competencia en la mayoría de las líneas incluidas en la ruta Península-Baleares ni en las incluidas en el tráfico interinsular. Sin embargo, hay dos líneas, tanto de pasajeros como de mercancías, que deben ser analizadas en mayor profundidad como consecuencia de las elevadísimas cuotas de mercado de que dispondrían las empresas objeto de análisis tras la operación de concentración notificada. Nos referimos a las líneas Denia-Ibiza e Ibiza-Formentera.

Antes de referirnos a cada una de las líneas en cuestión se debe matizar que:

- 1) Es preciso indicar que estos refuerzos se refieren al segundo operador en el ámbito balear, en el que se mantiene el liderazgo de la compañía TRASMEDITERRÁNEA, por lo que la operación de concentración podría resultar positiva en el resto de las líneas consideradas al ejercer cierta presión competitiva sobre el líder.
- 2) Es preciso considerar que el mercado del transporte marítimo tiene carácter estratégico en el caso de las islas, no existiendo sustituibilidad con otros medios de transporte en el caso Ibiza-Formentera.

A continuación se analizan las dos líneas más problemáticas:

- 1) **LÍNEA LEVANTE-IBIZA.** Con anterioridad a la creación de la comunidad de bienes para la explotación conjunta de la línea,

GESTION NAVIERA, tanto BALEARIA como UMAFISA operaban esta línea. Recientemente, en febrero de 2004 TRASMEDITERRANEA ha anunciado una nueva línea Denia-Ibiza, cubierta por el catamarán Milenium II.

Las cuotas de mercado de las empresas objeto de la concentración son en el segmento de **pasajeros**: BALEARIA tendría el 55,59% del mercado (frente al 65% del año anterior, 2002) y UMAFISA el 16,66%. En total, ambas empresas habrían transportado en torno a 300.000 pasajeros en total en dicha línea. Si se tiene en cuenta la posible sustituibilidad entre el transporte aéreo y el marítimo la cuota de mercado de las empresas objeto de la concentración sería inferior, aunque seguiría siendo elevada si únicamente se tienen en cuenta las líneas Valencia o Alicante-Ibiza. De acuerdo con los datos de la Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento), el aeropuerto de Ibiza tuvo en torno a un millón y medio de pasajeros (entradas más salidas) en el año 2003 teniendo en cuenta sólo el pasaje interior no el internacional. En esa cifra estarían incluidos los pasajeros procedentes de Madrid, Barcelona y Valencia básicamente en lugar de únicamente los de Valencia o Alicante. Si se tuvieran únicamente en cuenta, estos últimos, la cuota conjunta de las empresas objeto de la concentración sería del 50%. IBERIA dispone de 3 vuelos diarios Valencia-Ibiza. Los competidores más cercanos en pasaje serían TRASMEDITERRANEA e ISCOMAR con cuotas del 13,4 y 14,4% respectivamente.

Es importante resaltar que la cuota de TRASMEDITERRANEA en la línea Levante-Menorca es del 100% y en la línea Levante-Mallorca del 54%. Este hecho, unido a la ausencia de barreras y a la movilidad de la flota parecen indicar que podrían empezar a operar con más buques en la línea Levante-Ibiza ante cualquier señal del mercado.

En lo que se refiere al transporte de **mercancías**, la cuota de BALEARIA es del 48,11% y la de UMAFISA del 7,97%. Sus principales competidores son TRASMEDITERRANEA con una cuota del 14%, ISCOMAR con el 17,6% y ALCUDIA con el 12,3%.

Si bien una cuota conjunta del 56% es evidentemente muy elevada, el hecho de que no haya barreras de entrada, y que los competidores de las empresas objeto de la concentración sean los líderes del mercado Península Baleares, hace difícil pensar que las empresas concentradas puedan actuar con independencia de sus competidores.

## 2) LINEA IBIZA-FORMENTERA

El tráfico Ibiza-Formentera ha experimentado un fuerte incremento con respecto al ejercicio de 2002 con un 12% más de pasajeros<sup>12</sup>, alcanzándose ya el millón de pasajeros al año.

En este caso resulta fundamental tener en cuenta la escasa posibilidad de medios alternativos de transporte al no existir aeropuerto en la isla de Formentera. La única forma de llegar a Formentera es desde Ibiza, desde donde parte aproximadamente cada dos horas un ferry.

En línea regular, GESTIÓN NAVIERA realiza 5 viajes al día en invierno y 9 en verano con un ferry carga/pasaje. MEDITERRANEO PITIUSA tiene 2 al día y 8 al día en verano con embarcaciones de alta velocidad de pasaje y TRANSMAPI/BALEARIA tiene 6 al día en invierno y 16 al día en verano con embarcaciones rápidas de pasaje. TRANSMAPI es la comunidad de bienes creada mediante acuerdo por BALEARIA Y SERCOMIS A. Según dicho acuerdo, SERCOMISA cede el uso de los siguientes buques:

- [ ... ].
- [ ... ].
- EUROLINEAS MARÍTIMAS, S.A. [ ... ] .

En pasaje, la cuota de mercado de las empresas objeto de la concentración y la de la Comunidad de bienes TRANSMAPI alcanza el 70% del tráfico total de pasajeros.

En temporada estival, además de las empresas objeto de la concentración y de MEDITERRANEO PITIUSA, aparecen otras como: C.TURÍSTICOS S.L; C. PLAYA EMBOSA; CTAN HOOK.S.L.; STA. EULALIA C.B. y C. PORTMANY.S.L.; C. MARINA S.L; SERCOMISA y NATILUS IBIZA que prestan sus servicios únicamente en temporada alta, en que aumenta la demanda, y desaparecen del mercado al comienzo del invierno.

En el caso de que se deshiciera la comunidad de bienes TRANSMAPI que tiene BALEARIA con SERCOMISA al 50%, la cuota de mercado de las empresas objeto de la concentración sería del 38,14%.

La Comunidad de bienes TRANSMAPI sólo es operativa para el transporte de pasajeros por lo que incluso en el caso de deshacer dicha

---

<sup>12</sup> APEAM Revista de la Asociación Provincial de Empresarios de Actividades Marítimas de Baleares número 3. Página A20.

Comunidad de bienes, la cuota de mercado de UMAFISA y BALEARIA en el segmento de transporte de carga sería del 100%.

Además, el Tribunal considera que la estructura oligopolística del sector facilita la adopción de acuerdos para operar conjuntamente una línea o de una política comercial paralela basada en la aplicación de unas tarifas de referencia con descuentos paralelos a través de acuerdos de intercambio de billetes y espacio de carga.

## 10. CONCLUSIONES

A la vista del análisis efectuado el Tribunal ha llegado a las siguientes conclusiones:

**PRIMERA:** La operación de concentración consiste en la toma de control de UNIÓN MARÍTIMA DE FORMENTERA E IBIZA (UMAFISA) por parte del grupo BALEARIA.

**SEGUNDA:** El mercado de referencia sería el transporte marítimo regular de carga fraccionada y el transporte marítimo de pasajeros, (incluyéndose en alguna línea concreta el transporte aéreo de pasajeros) en las distintas líneas que integran el tráfico Península-Baleares e Interinsular Balear.

**TERCERA** La cuota de mercado conjunta tras la operación de concentración sería muy elevada en las líneas Levante-Ibiza e Ibiza-Formentera tanto en el segmento del transporte de pasajeros como en el de carga, particularmente en la línea de mercancías Ibiza-Formentera donde la operación de concentración supondría una cuota del 100% para la empresa notificante. En el resto de líneas operadas por las empresas, la operación de concentración no alteraría la estructura competitiva del mercado.

**CUARTA:** Las dos líneas en las que las empresas objeto de la operación de concentración tendrían cuotas de mercado muy elevadas, tienen la consideración de navegaciones de interés público por lo que están sometidas a las obligaciones de servicio público entre las que figuran requisitos relativos a la regularidad y continuidad del servicio y, en su caso, información sobre tarifas.

**QUINTA:** El Servicio deberá investigar los acuerdos que UMAFISA y BALEARIA mantenían con TRASMEDITERRANEA, para



disponibilidad de espacio de carga y distribución de billetes de pasaje en la línea Denia-San Antonio, aunque según la notificante, éstos no estén en vigor desde el año 2003. Asimismo, el Servicio deberá investigar el acuerdo BALEARIA-SERCOMISA.

Por cuanto antecede, el Tribunal de Defensa de la Competencia, dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 17 de la Ley de Defensa de la Competencia, ha acordado remitir al Excmo. Sr. Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de Economía para su elevación al Gobierno el siguiente dictamen con el voto en contra del Vocal Sr. Castañeda Boniche, que estima que la operación debilitará la competencia efectiva en las líneas Levante-Ibiza.

### **D I C T A M E N**

Una vez estudiados los efectos que sobre la competencia podría causar la operación de concentración objeto del presente expediente, el Tribunal considera que no hay razones para oponerse a la misma, con la condición de que en el servicio prestado en el transporte de mercancías en la línea Ibiza-Formentera sea adoptada alguna medida estructural que evite el monopolio de hecho resultante, o, en su defecto, se establezcan reglas de comportamiento que garanticen el mantenimiento de las condiciones de prestación del servicio en esa línea antes de la operación de concentración.

Madrid, 15 de abril de 2004