

**INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN
EXPEDIENTE C/1074/19 MARINVEST/GRUPPO MESSINA/IGNAZIO
MESSINA/RO-RO ITALIA**

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 11 de noviembre de 2019 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (“CNMC”), notificación de la concentración consistente en la toma de control conjunto de IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. y RO-RO ITALIA, S.r.l. por parte de MARINVEST, S.r.l., sociedad perteneciente al grupo MSC y de GRUPPO MESSINA S.p.A.
- (2) La notificación ha sido realizada por las empresas adquirentes, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) En ejercicio de lo dispuesto en los artículos 37.2.b) y 55.5 de la LDC, la Dirección de Competencia requirió de los notificantes con fecha 28 de noviembre de 2019 información de carácter necesario para la resolución del expediente, que fue cumplimentada el 3 de diciembre de 2019.
- (4) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 16 de diciembre de 2019 inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (5) La operación notificada consiste en la adquisición por MARINVEST, sociedad perteneciente al grupo el MSC y el GRUPPO MESSINA del control conjunto de IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. y RO-RO ITALIA, S.r.l, a través de la adquisición de acciones. Anteriormente, IGNAZIO MESSINA y RO-RO ITALIA estaban controlados en exclusiva por GRUPPO MESSINA.
- (6) A estos efectos, las partes suscribieron el 13 de junio de 2019 un acuerdo marco que prevé la adquisición por MARINVEST del [...] ¹ del capital social de IGNAZIO MESSINA y el [...] de RO-RO ITALIA ², conservando GRUPPO MESSINA el restante capital social de dichas empresas.
- (7) Adicionalmente, dicho acuerdo marco prevé la suscripción por MARINVEST y GRUPPO MESSINA de dos pactos de accionistas, para regular sus relaciones en el seno de cada una de dichas empresas, que reproducirán las cláusulas contenidas en dos anexos de dicho acuerdo.

¹ Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

² Sociedad vehículo constituida en diciembre de 2018 a la que GRUPPO MESSINA transferirá la titularidad de 4 buques y de los préstamos relativos a su adquisición.

- (8) Las previsiones del gobierno corporativo de IGNAZIO MESSINA y RO-RO ITALIA incluidas en el acuerdo marco prevén que la aprobación de ciertas materias reservadas, tanto en la Junta de Accionistas como en el Consejo de Administración de esas empresas, requiere el voto favorable de MARINVEST y GRUPPO MESSINA. Entre las materias reservadas se encuentran la aprobación del presupuesto anual y los planes de negocio, las grandes inversiones y el nombramiento y destitución de los principales directivos.
- (9) Dichas decisiones resultan relevantes a efectos de determinar la naturaleza del control ejercido sobre una empresa, por lo que se puede concluir que MARINVEST y GRUPPO MESSINA ejercerán control conjunto sobre las sociedades objetivo.
- (10) La operación se incluiría, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1 c) de la LDC.

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

- (11) 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.
- (12) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral de cuota de mercado establecido en el artículo 8.1.a) de la misma.

IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS

- (13) El acuerdo marco suscrito por las partes el 13 de junio de 2019 incluye una **cláusula de no competencia**, en virtud de la cual GRUPPO MESSINA se comprometen durante todo el periodo en el que mantenga el control conjunto de IGNAZIO MESSINA y RO-RO ITALIA a no desempeñar ninguna actividad que compita con las actividades de dichas entidades ni a ostentar participaciones en empresas competidoras cuando éstos le otorguen funciones de gestión e influencia sustancial en ellas.
- (14) El acuerdo incluye también una **cláusula de no captación**, de igual duración que el pacto de no competencia, por la que el GRUPPO MESSINA se compromete a no contratar a personas que estén o hayan estado contratadas en los seis meses previos por las empresas adquiridas como personal interno o consultor externo.

IV.1 Valoración

- (15) 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 podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”*.
- (16) A su vez, 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), considera que estas cláusulas sólo están justificadas por el objetivo legítimo de hacer posible la concentración cuando su duración, su ámbito geográfico de aplicación, su contenido y las personas sujetas a ellas no van más allá de lo razonablemente necesario para lograr dicho objetivo y, con carácter general, deben servir para proteger al comprador.

- (17) De acuerdo con la citada Comunicación, las cláusulas inhibitorias de la competencia están justificadas por un plazo máximo de tres años cuando la cesión de la empresa incluye la transferencia de la clientela fidelizada como fondo de comercio y conocimientos técnicos. Cuando sólo se incluye el fondo de comercio, están justificadas por períodos de hasta dos años (párrafo 20).
- (18) Asimismo, dicha Comunicación aclara que las cláusulas de no captación y de confidencialidad se evalúan según los mismos principios que los de las cláusulas inhibitorias de la competencia (párrafo 26).
- (19) El párrafo 36 de la citada Comunicación se refiere a las cláusulas inhibitorias de la competencia en empresas en participación, señalando que las cláusulas inhibitorias de competencia solo podrán considerarse vinculadas a la realización de la operación de concentración y necesarias a tal fin en la medida en que no tengan una duración superior a la de la propia empresa en participación.
- (20) En el presente caso, resulta excesivamente amplio el ámbito objetivo de la cláusula de no captación en la medida en que impide establecer cualquier tipo de vínculo con las personas que vinieran trabajando durante seis meses antes de la operación de concentración en las empresas adquiridas.
- (21) Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios existentes en la materia y lo establecido en la Comunicación de la Comisión, esta Dirección de Competencia considera que el ámbito objetivo de la cláusula de no captación (en lo que se refiere a las personas que hubieran prestado servicios en los seis meses anteriores a la operación), va más allá de lo que, de forma razonable, exige la operación de concentración notificada, quedando por tanto sujeto a la normativa general aplicable a los pactos entre empresas.

V. EMPRESAS PARTÍCIPES

V.1 ADQUIRENTES:

- **MARINVEST**

- (22) MARINVEST es una sociedad italiana perteneciente al grupo suizo MSC, cuya matriz MSC MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY HOLDINGS SA. está controlada conjuntamente por dos personas físicas de la familia Aponte.
- (23) MSC es un grupo naviero activo internacionalmente en el sector de los cruceros, el transporte marítimo regular de pasajeros y carga (principalmente

contenedores³), la gestión de terminales portuarias y la prestación de servicios de transporte terrestre de contenedores⁴.

- (24) En España, el grupo MSC está principalmente activo en el sector de los cruceros, el transporte marítimo de pasajeros, el transporte marítimo regular de contenedores⁵, la gestión de dos terminales portuarias de contenedores (Las Palmas de Gran Canaria y Valencia⁶) y la prestación de servicios de transporte terrestre de contenedores⁷.
- (25) El volumen de negocios del grupo MSC en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008 fue, según los notificantes, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS GRUPO MSC (millones de euros) 2018		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[>2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

• GRUPPO MESSINA

- (26) GRUPPO MESSINA es una sociedad italiana que constituye la matriz del grupo MESSINA, cuyo capital social está repartido entre varias familias, sin que ninguna de ellas ejerza control ni exclusivo ni conjunto sobre dicha empresa.
- (27) El grupo MESSINA está activo en el sector del transporte marítimo regular de carga, incluyendo servicios logísticos y de gestión de terminales, principalmente a través de su filial IGNAZIO MESSINA.
- (28) El grupo MESSINA no tiene ingresos en España al margen de IGNAZIO MESSINA.

V.2 ADQUIRIDAS:

• IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A. y RORO ITALIA, S.r.l.

- (29) Las sociedades adquiridas están actualmente bajo control exclusivo de GRUPPO MESSINA, que posee el 100% de sus respectivos capitales sociales.
- (30) IGNAZIO MESSINA es una empresa naviera principalmente activa en el transporte marítimo regular de carga (contenedores y carga rodada) en líneas que conectan el Mediterráneo con África, Oriente Medio y el Subcontinente

³ Recientemente MSC ha empezado a prestar servicios de transporte marítimo de carga rodada en la ruta Norte de Europa-África occidental, que no incluye ningún puerto español.

⁴ Adicionalmente, el grupo MSC presta ciertos servicios accesorios (reparación de contenedores, servicios de mantenimiento y actividades de almacenaje) de forma marginal.

⁵ Rutas internacionales de transporte marítimo regular de contenedores con origen o destino en el Mediterráneo que prestan servicio en algunos puertos españoles (Barcelona, Valencia, Cartagena, Almería, Las Palmas, Bilbao y Vigo), en la mayoría de los casos mediante tráfico de transbordo. MSC no presta, con carácter general, servicios de transporte marítimo de contenedores con origen o destino España.

⁶ Controlada conjuntamente con el fondo de inversión GLOBAL INFRASTRUCTURE PARTNERS.

⁷ En las terminales intermodales de los puertos donde presta servicio y adicionalmente en Madrid, Zaragoza, Córdoba y Sevilla, tanto por ferrocarril como por carretera. Estas actividades son marginales para el grupo MSC, representando menos del [0-10%] del total de los ingresos generados en España.

indio⁸, la gestión de una terminal de contenedores en el puerto de Génova y la prestación de servicios de transporte terrestre (en Italia)⁹.

- (31) La actividad de IGNAZIO MESSINA en España se limita a la prestación de servicios de transporte marítimo regular de contenedores y de carga rodada en varios puertos españoles¹⁰ que quedan integrados en las líneas que conectan el Mediterráneo con África, Oriente Medio y el Subcontinente indio, mediante servicios de transbordo¹¹.
- (32) RO-RO ITALIA es una sociedad vehículo que, tras la operación, es titular de 4 buques y de los préstamos relativos a la adquisición de los mismos. No realiza ninguna actividad en el mercado.
- (33) El volumen de negocios de IGNAZIO MESSINA en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, fue, según el notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS (millones de euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificación

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1. Mercado de producto

- (34) La operación de concentración analizada despliega efectos en el sector de la prestación de servicios de transporte marítimo de carga, en el que el grupo MSC e IGNAZIO MESSINA solapan horizontalmente sus actividades en España.
- (35) Adicionalmente, el grupo adquirente presta servicios de terminal portuaria de contenedores en los puertos de Las Palmas y Valencia, verticalmente relacionados con los servicios de transporte marítimo de carga, que también serán analizados para valorar los efectos de la operación¹².

VI.1.1. Transporte marítimo de carga.

- (36) El sector del transporte marítimo de carga ha sido analizado en varios precedentes¹³ que han diferenciado entre el tráfico irregular o tramp¹⁴ y el tráfico de línea regular, que es el que realizan las empresas implicadas en la operación y se caracteriza por la regularidad y la frecuencia del servicio.

⁸ Para lo que cuenta con una flota de 14 buques (propios y fletados) incluyendo buques portacontenedores y buques de carga rodada.

⁹ Adicionalmente, IGNAZIO MESSINA presta otros servicios accesorios (reparación y mantenimiento de buques, transporte de líquidos a granel, mantenimiento y reparación de vehículos rodantes y equipos mecánicos), aunque de forma marginal.

¹⁰ En concreto, servicios de transporte marítimo regular de contenedores en los puertos de Barcelona, Valencia, Castellón y Algeciras y de carga rodada en los puertos de Barcelona y Castellón.

¹¹ Ninguna de dichas líneas presta servicios destinados a España, transbordando la mercancía con origen o destino España desde los grandes buques portacontenedores destinados a continuar su transporte en barco hacia otros puertos a buques más pequeños que van hacia o desde los puertos españoles.

¹² Adicionalmente, el grupo MSC presta servicios de transporte terrestre de contenedores en los puertos de Barcelona, Valencia, Cartagena, Almería, Las Palmas, Bilbao, Vigo, Madrid, Zaragoza, Córdoba y Sevilla. Las partes estiman que la presencia de MSC en este ámbito es muy reducida (inferior al [0-10%] de la carga transportada por vía terrestre a nivel nacional), por lo que este mercado no será analizado posteriormente.

¹³ C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA, C/0030/07 BALEARIA/SUR COMANAV; N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS; N-06028 TRASMEDITERRÁNEA/EUROPA FERRYS/VIAJES EUROTRAS; N-04006 BALEARIA/UMAFISA y N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA.

¹⁴ 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.

- (37) En el caso del transporte regular, los precedentes han venido distinguiendo, en función de la naturaleza de la carga a transportar, entre el transporte de “carga completa o a granel” (bulk cargo)¹⁵ y el transporte de “carga general o carga fraccionada” (break bulk)¹⁶ dada la reducida sustituibilidad existente entre ellas por el tipo de mercancía a transportar y por los buques empleados en su transporte.
- (38) En el caso del transporte de carga general, en el que las partes centran sus actividades en España, los precedentes han venido valorando la sustituibilidad entre el transporte en contenedores y el transporte de carga rodada. Mientras que la Comisión Europea ha definido claramente mercados diferentes para dichos servicios¹⁷, la CNMC lo ha planteado recientemente, sin cerrar esa diferenciación, en el expediente C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA para el tráfico Sur de España-Norte de África, interinsular canario y Península-Canarias¹⁸, relevantes a efectos del análisis de esa operación.
- (39) Tanto MSC como IGNAZIO MESSINA prestan servicios de transporte marítimo regular de contenedores en rutas con origen o destino en el Mediterráneo (en el que se integran los puertos españoles), por lo que estos mercados resultan relevantes a efectos del análisis de la operación.
- (40) Adicionalmente, IGNAZIO MESSINA presta servicios de transporte marítimo regular de carga rodada en rutas con origen o destino en el Mediterráneo, ámbito geográfico en el que no está presente el grupo MSC¹⁹. Dichas actividades no serán objeto de análisis posterior, por cuanto la operación supondrá la asunción por MSC de la posición competitiva de la empresa adquirida, en todo caso bastante reducida²⁰, sin que ello genere cambio sustancial alguno en la estructura competitiva de los mercados considerados.

VI.1.2. Servicios de terminal portuaria de contenedores.

- (41) Según lo señalado anteriormente, el grupo MSC presta servicios de terminal portuaria de contenedores en el puerto de Valencia, que está incluido en las rutas con origen o destino en el Mediterráneo, que resultan relevantes a efectos del análisis de la operación. El puerto de Las Palmas de Gran Canaria, en el que

¹⁵ Abarca el transporte de 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.

¹⁶ Incluye 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 transporte se presta mediante contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas, o sin contenedor, apilando las mercancías en la bodega del buque y cuya manipulación es horizontal mediante camiones o plataformas. Esta última modalidad se denomina “carga rodada”.

¹⁷ Asunto COMP/M.3973 CMA CGM/DELMAS.

¹⁸ En este caso no se cerró totalmente, analizando la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo regular de carga rodada (en el que estaban activas las partes), aunque aportando información del mercado del transporte marítimo regular de carga general (rodada y contenedores).

¹⁹ Sólo opera la ruta Norte de Europa-África occidental, que no incluye ningún puerto español.

²⁰ Los notificantes estiman que la cuota de IGNAZIO MESSINA sería inferior al [0-10%] de todas las rutas de transporte marítimo regular de carga rodada con origen o destino en el Mediterráneo que presta, de forma quincenal. En concreto, la cuota de IGNAZIO MESSINA asciende al [0-10%] en la ruta Mediterráneo-Este de África (con parada en el puerto de Barcelona), al [0-10%] en la ruta Mediterráneo-Sur de África (con parada en el puerto de Barcelona), [0-10%] en la ruta Mediterráneo-Oriente Medio ((con parada en el puerto de Castellón) y del [0-10%] en la ruta Mediterráneo Oeste-Norte de África (con paradas en los puertos de Barcelona y Castellón).

también presta servicios el grupo MSC, queda fuera de dicho ámbito geográfico por lo que no será considerado a efectos del análisis de la operación.

- (42) Los servicios de terminal de contenedores comprenden la totalidad de las actividades de manipulación portuaria de dichas mercancías, incluyendo la carga, descarga, estiba²¹, desestiba²², almacenamiento y transbordo de los contenedores entre buques, o entre éstos y tierra u otros medios de transporte.
- (43) Los precedentes²³ analizados en este sector han establecido una segmentación del mercado de los servicios de terminal portuaria de contenedores por tipo de tráfico o transporte, distinguiendo así entre:
- El mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico local o de interior (hinterland traffic), es decir, los servicios prestados a contenedores transportados directamente hacia/desde buques portacontenedores de largo recorrido y el interior de un país, por camión o ferrocarril, fundamentalmente
 - El mercado de los servicios de terminal de contenedores para tráfico de transbordo (transshipment), es decir, los servicios prestados a contenedores destinados a continuar su transporte en barco hacia otros puertos²⁴.
- (44) En el puerto de Valencia, MSC presta servicios de terminal de contenedores tanto para el tráfico interno como para el tráfico de transbordo, por lo que ambos mercados serán analizados para valorar la importancia de integración vertical resultante de la operación.

VI.2. Mercado geográfico

- (45) Tradicionalmente, la Comisión ha venido considerando que el alcance geográfico del mercado del **transporte marítimo regular de contenedores** se define en base a rutas, identificadas con referencia al conjunto de puertos, desde y hacia, los que se presta el servicio, que son considerados sustituibles por la demanda. Todo ello, sin llegar a concluir sobre la posibilidad de considerar en el mismo mercado, ambos sentidos de un determinado trayecto (ida y vuelta) o cada sentido considerado individualmente.
- (46) La práctica más reciente de la Comisión²⁵ ha concluido que el ámbito geográfico del mercado de los servicios de transporte marítimo regular de contenedores

²¹ Estiba es la técnica de colocar la carga a bordo para ser transportada con un máximo de seguridad para el buque y su tripulación, ocupando el mínimo espacio posible, evitando averías en la misma y reduciendo al mínimo las demoras en el puerto de descarga.

²² Desestiba consiste en liberar la mercancía de sus sujeciones, desapilarla, arrastrarla hasta colocarla al alcance del gancho de la grúa; y elevarla la misma hasta la línea imaginaria vertical al costado del barco, para su posterior descarga.

²³ C-0900/17 BOLUDA/CAPSA (Activos), C-0877/17 COSCO/NOATUM PORT o el asunto comunitario M.8594 COSCO SHIPPING/OOIL.

²⁴ El tráfico de transbordo puede a su vez subdividirse en transporte de relevo (*relay traffic*) y transporte secundario (*feeder traffic*). El término relevo hace referencia al traslado de contenedores entre buques de largo recorrido, mientras que el término secundario se emplea para referirse al traslado hacia/desde buques de largo recorrido desde/hacia buques de corto recorrido (buques de enlace o *feeder vessels*). La Comisión en el asunto COMP/JV.56 HUTCHINSON/ECT consideró que no existían pruebas suficientes que justificasen una segmentación ulterior del mercado de transbordo en mercados específicos secundarios y de relevo.

²⁵ M.8594 COSCO SHIPPING/OOIL y M.8120 HAPAG-LLOYD/UNITED ARAB SHIPPING COMPANY

viene definido por cada trayecto comercial individualmente considerado, dado que las condiciones del mercado pueden ser diferentes en cada uno de ellos.

- (47) Los puertos españoles estarían integrados en la ruta del Mediterráneo²⁶, dado el alto grado de sustituibilidad existente entre ellos, constituyendo además un final de ruta independiente, según ha reconocido la Comisión Europea²⁷. La sustituibilidad de los puertos del Mediterráneo se ve asimismo incrementada por la intensa actividad de transbordo existente²⁸, lo que hace posible el uso de diferentes trayectos marítimos entre el litoral Mediterráneo.
- (48) A la vista de lo anterior y de las actividades de transporte marítimo de contenedores realizadas por el grupo MSC e IGNAZIO MESSINA en las rutas con origen o destino en el Mediterráneo (MED), se consideran relevantes a efectos del análisis de la operación las siguientes rutas:
- MED- Oeste de África (OAF), sentido norte y sentido sur.
 - MED- Este de África (EAF), sentido norte y sentido sur.
 - MED- Sur de África (SAF), sentido norte y sentido sur.
 - MED- Subcontinente indio (SCI), sentido norte y sentido sur.
 - MED-Oriente Medio (OM), sentido norte y sentido sur.
 - Norte de Europa (NE)-MED, sentido sur.
- (49) En cuanto al mercado verticalmente relacionado de prestación de servicios de terminal de contenedores, en los que se encuentra presente el grupo MSC, los precedentes vienen señalando que su ámbito geográfico es más amplio que el del puerto en el que se prestan dichos servicios. En el caso del mercado de **terminal de contenedores para tráfico interior**, los precedentes vienen señalando que el mercado geográfico vendría determinado por el área de influencia de los puertos, es decir por el conjunto de puertos susceptibles de servir a los mismos puntos de un mercado interior de forma económicamente eficiente. En este sentido, la CNMC ha venido señalando que la situación geográfica particular de la Península Ibérica genera poca sustituibilidad para el tráfico local con destino a otros países, con la excepción de Portugal, por lo que el ámbito geográfico del mercado podría comprender la Península Ibérica o exclusivamente España.
- (50) El ámbito geográfico del mercado de **terminal de contenedores para tráfico de transbordo** sería mayor que para el tráfico interior. Más concretamente, la CNMC ha venido señalando que los puertos españoles se integrarían en dos ámbitos geográficos relevantes: el Mediterráneo Occidental²⁹ y las Islas Canarias.

²⁶ En concreto en la zona Mediterráneo Oeste & Norte de África, junto con Argelia, Francia, Italia, Libia, Malta, Marruecos, Portugal y Túnez, según la clasificación de Container Trades Statistics (CTS), consultora privada que constituye la principal fuente de datos de la Comisión en este sector.

²⁷ M.8120 HAPAG-LLOYD/UNITED ARAB SHIPPING COMPANY.

²⁸ Transbordo de contenedores entre grandes buques portacontenedores a buques más pequeños que van hacia o desde los puertos de destino

²⁹ Abarcaría los puertos de España (salvo las Islas Canarias), Portugal, el sur de Francia, Italia y Malta

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VII.1. Estructura de la oferta

- (51) A nivel global, la oferta de los mercados de transporte marítimo regular de contenedores está conformada por un elevado número de empresas navieras activas a nivel mundial, que prestan sus servicios, bien de manera individual con sus propios buques (propios o alquilados) o a través de acuerdos de cooperación con otras compañías navieras³⁰.
- (52) Según la Comisión Europea³¹, el sector del transporte marítimo de contenedores está bastante fragmentado, sin perjuicio de la tendencia reciente hacia la integración. En este sentido, los operadores más importantes como MAERSK, MSC, CMA CGM y HAPAG-LLOYD, individualmente considerados, no disponen de más de un 15% de la capacidad total de la flota a nivel mundial (ahora [10-20%]) y, aun considerándolos de manera conjunta, su cuota no excede el 60% (ahora [60-70%]). Todo ello sin perjuicio de que las cuotas puedan ser elevadas en algunas rutas.
- (53) Por otro lado, la industria naviera y, más en particular, el sector del transporte marítimo de carga, se ha caracterizado, tradicionalmente, por la existencia de una alta capacidad excedentaria a nivel global al superar con creces la oferta a la demanda, circunstancia que ha sido puesta de manifiesto por las autoridades de competencia al analizar este sector³². La capacidad excedentaria sigue siendo una constante en el sector actualmente, alcanzando en 2018 los 627.930 TEUs a nivel global³³.
- (54) Según los notificantes, en todas las rutas afectadas por la presente operación están presentes operadores con capacidad excedentaria. En el caso de las partes, sus rutas reflejan una media de utilización de alrededor al [50-60%] ([80-90%] para las rutas de ida y [30-40%] para las de vuelta), estimando que la situación del resto de operadores del mercado será similar. Esta sobrecapacidad en el sector genera un entorno altamente competitivo que permitiría, en caso de un aumento de precios en una determinada ruta, que el resto de operadores

³⁰ Estos acuerdos de cooperación pueden consistir en acuerdos de reparto de fletamentos, consorcios (acuerdos de reparto de buques en rutas individuales) o alianzas (acuerdos de reparto de buques que cubren múltiples rutas).

³¹ Decisión de la Comisión Europea de 10 abril de 2017 en el caso M.8330 MAERSK LINE/HSGD

³² Ver expediente C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA, o Decisión de la Comisión Europea en el asunto M.8120 HAPAG-LLOYD / UNITED ARAB SHIPPING COMPANY (apartado 119), donde confirmó la existencia de una capacidad excedentaria en el sector que permitiría a las compañías activas en el mercado hacer frente a los eventuales incrementos de la demanda

³³ Alphaliner, Volumen 2019, No 1, *"This relative/y high net supp/y growth cou/d not be matched by tonnage demand. Subsequently, the id/e fleet (ships of over 500 teu) swelled to 628,000 teu at the end 2018, compared to only 416,000 teu a year ago"*. Respecto a 2019, los informes indican que sigue existiendo una alta capacidad excedentaria en el sector (véase *Alphaliner Volumen 2019 nº 1*, adjunto *"overcapacity continued to plague the boxship sector, and the lingering overhang of tonnage could not be cleared after all"* y UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2019*, disponible en: <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2563> *"Oversupply has remained a structural feature in most shipping segments, causing downward pressure on freight rates in 2018. This is particularly the case in the container ship segment"*). Asimismo, las previsiones hasta 2022 evidencian que este excedente crecerá hasta una cifra que limitará los efectos de cualquier incremento potencial en la demanda. No obstante, las previsiones también confirman que el ratio de crecimiento de la demanda en este sector experimentará una disminución por lo que la demanda seguirá lejos de alcanzar la capacidad de producción (véase *Drewry, Forecaster & Annual Review*, octubre de 2018).

presentes en esa o en otras rutas puedan incrementar de forma rápida su presencia en la misma para atender un incremento de la demanda³⁴.

- (55) Los cuadros siguientes muestran las cuotas que el grupo MSC e IGNAZIO MESSINA (“IM”) presentan en los mercados de transporte marítimo regular de contenedores en las rutas identificadas anteriormente, según datos de CTS aportados por las partes sobre la base del volumen de carga transportada en 2017, último año completo del que se tiene información, y primer semestre de 2018.

Mercados de transporte marítimo regular de contenedores en rutas MED-OAF y OAF-MED				
Operador	MED- OAF		OAF-MED	
	2017	2018 (1er semestre)	2017	2018 (1er semestre)
MSC	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
IM	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
MSC+IM	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]
COSCO*	[0-10%]	[0-10%]	---	---
CMA CGM	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]
MAERSK	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
Otros	[20-30%]	[20-30%]	[40-50%]	[30-40%]
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

*Las partes tienen suscrito un acuerdo para compartir buque con COSCO en el trayecto MED-OAF.

Mercados de transporte marítimo regular de contenedores en rutas MED-EAF y EAF-MED				
Operador	MED- EAF		EAF-MED	
	2017	2018 (1er semestre)	2017	2018 (1er semestre)
MSC	[20-30%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]
IM	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[0-10%]
MSC+IM	[30-40%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]
MAERSK	[40-50%]	[30-40%]	[30-40%]	[30-40%]
CMA CGM	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
HAPAG-LLOYD	[0-10%]	[10-20%]	[0-10%]	[10-20%]
UASC*	[0-10%]		[0-10%]	
Otros	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

* UASC se integró en el grupo HAPAG-LLOYD en mayo de 2017.

Mercados de transporte marítimo regular de contenedores en rutas MED-SAF y SAF-MED				
Operador	MED-SAF		SAF-MED	
	2017	2018 (1er semestre)	2017	2018 (1er semestre)
MSC	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]
IM	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
MSC+IM	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]
ZIM*	---	---	[0-10%]	[0-10%]
MAERSK	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]
DAL	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
CMA CGM	[0-10%]	[0-10%]	----	---
Otros	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

* MSC tiene suscrito un acuerdo para compartir buque con ZIM en el trayecto SAF-MED.

³⁴ A estos efectos, los notificantes señalan la rapidez con la que MSC actuó ante la quiebra de la compañía Hanjin, siendo capaz de agregar capacidad adicional en su servicio desde el Extremo Oriente hasta Canadá, para responder a la demanda de los clientes que Hanjin solo unas pocas semanas después de que la quiebra de Hanjin se hiciera pública.

Mercados de transporte marítimo regular de contenedores en rutas MED-SCI y SCI-MED				
Operador	MED-SCI		SCI-MED	
	2017	2018 (1er semestre)	2017	2018 (1er semestre)
MSC	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]	[20-30%]
IM	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
MSC+IM	[10-20%]	[10-20%]	[20-30%]	[20-30%]
Himalaya Express*	[0-10%]	[0-10%]	---	---
MAERSK	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
CMA CGM	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
HAPAG-LLOYD UASC**	[10-20%] [0-10%]	[10-20%]	[0-10%] [0-10%]	[10-20%]
COSCO	[0-10%]	[0-10%]	---	---
EVERGREEN	[0-10%]	[0-10%]	---	---
ZIM	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
Otros	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Notificación.

* MSC tiene suscrito un acuerdo para compartir buque con The Shipping Corporation of India (Himalaya Express) en el trayecto MED-SCI.

**UASC se integró en el grupo HAPAG-LLOYD en mayo de 2017.

Mercados de transporte marítimo regular de contenedores en rutas MED-OM y OM-MED				
Operador	MED-OM		OM-MED	
	2017	2018 (1er semestre)	2017	2018 (1er semestre)
MSC	[10-20%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]
IM	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
MSC+IM	[20-30%]	[20-30%]	[10-20%]	[10-20%]
MAERSK	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]	[30-40%]
HAPAG-LLOYD UASC*	[0-10%] [10-20%]	[10-20%]	[0-10%] [10-20%]	[20-30%]
CMA CGM	[10-20%]	[10-20%]	[0-10%]	[10-20%]
COSCO	[0-10%]	[0-10%]	---	---
Otros	[0-10%]	[0-10%]	[10-20%]	[10-20%]
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Notificación.

* UASC se integró en el grupo HAPAG-LLOYD en mayo de 2017.

Mercado de transporte marítimo regular de contenedores en ruta NE-MED		
Operador	2017	2018 (1er semestre)
MSC	[40-50%]	[30-40%]
IM	[0-10%]	[0-10%]
MSC+IM	[40-50%]	[30-40%]
CMA CGM	[10-20%]	[10-20%]
MAERSK HAMBURG SUD*	[10-20%] [0-10%]	[10-20%]
HAPAG-LLOYD UASC**	[0-10%] [0-10%]	2,9%
COSCO	[0-10%]	[0-10%]
Otros	[10-20%]	[10-20%]
Total	100%	100%

Fuente: Notificación.

* MAERSK adquirió el control de HAMBURG SUD a finales de 2017.

**UASC se integró en el grupo HAPAG-LLOYD en mayo de 2017.

(56) De los cuadros anteriores se desprende que la cuota resultante de la operación presenta magnitudes más elevadas en las rutas MED- SAF ([50-60%]) y SAF-

- MED ([50-60%])³⁵, según volumen de carga transportada en 2017, aunque con incrementos moderados en ambos casos ([0-10%] y [0-10%] respectivamente).
- (57) Se trata de rutas que representan volúmenes transportados modestos en comparación con el total de mercancías que salen de y llegan al Mediterráneo³⁶ y en las que están presentes importantes grupos navieros activos a nivel internacional como MAERSK ([30-40%] en MED- SAF y [30-40%] en SAF-MED), DAL ([0-10%] en MED- SAF y [0-10%] en SAF-MED) o CMA-CGA ([0-10%] en MED-SAF).
- (58) Por otro lado, resulta relevante la ausencia de acuerdos de cooperación entre dichos operadores y las partes en dichas rutas y la cuota de mercado libre que asciende aproximadamente al [46-50%] en la ruta MED- SAF y al [40-50%] en la SAF-MED.
- (59) Adicionalmente es preciso considerar, según lo señalado por los notificantes, que IGNAZIO MESSINA no es un competidor directo de MSC en estas rutas, por cuanto los servicios ofrecidos por dichas navieras no son perfectamente sustitutivos entre sí, dada la complejidad del modelo de negocio que caracteriza las actividades de MSC (como transportista global) frente al modelo de negocio de IGNAZIO MESSINA (operador menor centrado en las rutas que conectan el Mediterráneo con África, Oriente Medio y el Subcontinente indio).
- (60) En este sentido, en el caso particular de las rutas MED-SAF y SAF-MED, IGNAZIO MESSINA sigue una única ruta que recorre la costa este de África, pasando por el canal de Suez, mientras que MSC opera numerosas rutas que pasan por Gibraltar, rodeando la costa Oeste hasta Sudáfrica. Además, los servicios prestados por las partes son también diferentes, tanto respecto a su frecuencia (MSC presta servicios cada semana e IGNAZIO MESSINA cada tres semanas), como por los medios empleados (MSC opera grandes buques portacontenedores e IGNAZIO MESSINA buques más pequeños).
- (61) A la vista de lo anterior se puede concluir que IGNAZIO MESSINA ejerce poca presión competitiva sobre MSC, por lo que tras la operación seguirá estando sometido a la presión competitiva ejercida por los importantes grupos navieros activos en estas rutas, que constituyen alternativas creíbles al suministro de estos servicios.
- (62) Adicionalmente resulta relevante considerar que la Autoridad Italiana en su análisis de la operación, ha realizado un test de mercado relativo a las rutas relevantes, que son las mismas aquí consideradas (no se ciñen a Italia), sin que resulten del mismo preocupaciones particulares.
- (63) En cuanto a los mercados verticalmente relacionados de terminal de contenedores para el tráfico interno en España y para el tráfico de transbordo en el Mediterráneo Occidental, la presencia del grupo MSC es reducida por cuanto solamente opera una terminal en Valencia, puesto que dispone de otras terminales de contenedores que son operadas por otras dos navieras (APM Terminals, perteneciente a MAERSK y el grupo COSCO).

³⁵ [50-60%] si se incluyera acuerdo para compartir buque suscrito entre MSC y con ZIM.

³⁶ 121.566 TEUS en 2017 en ruta MED- SAF y 50.546 TEUS en SAF-MED

- (64) Los notificantes estiman que el grupo MSC tendría una cuota de alrededor del 10% del mercado de terminal de contenedores para el tráfico interno en España, siendo inferior al 10% del mercado de terminal de contenedores para el tráfico de transbordo en el Mediterráneo Occidental.

VII.2. Estructura de la demanda y precios

- (65) La demanda de los servicios de transporte marítimo regular de contenedores está fundamentalmente vinculada al sector empresarial e industrial. Se trata principalmente de agencias de transporte por carretera, que organizan como intermediarios el transporte de sus clientes de acuerdo a sus necesidades, y de grandes productores o distribuidores de productos de gran consumo, que demandan servicios de transporte marítimo de forma sistemática.
- (66) Esta demanda profesional es muy sensible a los precios por cuanto los costes logísticos tienen un efecto significativo en su rentabilidad. A esto contribuye el hecho de la demanda no tiene preferencia entre operadores, pudiendo fácilmente cambiar entre ellos, y que los contratos a largo plazo no son frecuentes
- (67) Esta fuerte elasticidad de la demanda frente a los precios, sólo permite a la oferta incrementar sus márgenes alcanzando economías de escala o incrementando los volúmenes transportados o la capacidad ofertada. De hecho, la única manera de alcanzar eficiencias es incrementando la capacidad de los buques (aumentando gradualmente su tamaño, i.e. gigantismo naval), dado que esto reduce los costes fijos relacionados con el transporte y a su vez aumenta la capacidad ofertada.
- (68) La tendencia del mercado a incrementar la capacidad de los buques tiene como consecuencia la disminución de los precios en el transporte marítimo de contenedores y, en último término, el mantenimiento de una competencia dinámica en el mercado, por cuanto cualquier intento de aumentar los precios por parte de cualquier operador, fracasaría necesariamente al poder los clientes cambiar fácilmente de suministrador.
- (69) En este sentido, los notificantes señalan que los precios han experimentado una importante caída en los últimos cinco años, en gran medida debido a la capacidad excedentaria existente en el sector (de 627.930 TEUs a nivel global en 2018), según ha resaltado la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su último informe sobre el transporte marítimo³⁷. En 2019, los precios continuaron disminuyendo, produciéndose una bajada del 1,8% en el tercer trimestre de 2019 respecto al año anterior³⁸.

VII. 3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (70) Los notificantes consideran que la principal barrera de acceso a estos mercados viene dada por los costes fijos necesarios para comenzar la actividad. En

³⁷ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2019. <https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2563>: "Oversupply has remained a structural feature in most shipping segments, causing downward pressure on freight rates in 2018. This is particularly the case in the container ship segment"

³⁸ Alphaliner, Volumen 2019, No 48, "Average freight rates from seven main carriers show a -1.8% year-on-year decline in the third quarter".

particular, un nuevo competidor, además de la disponibilidad de los buques (propios o alquilados)³⁹, tiene que organizar su propia estructura de agencia o llegar a acuerdos con agencias de terceros para acceder al mercado.

- (71) Respecto a dichos factores económicos, los precedentes⁴⁰ no han considerado que constituyan un obstáculo entrada en estos mercados, por cuanto los potenciales entrantes pueden acceder al mercado sin necesidad de realizar cuantiosas inversiones en la adquisición de buques⁴¹.
- (72) Respecto al acceso a nuevas rutas, la Comisión Europea ha considerado que los nuevos agentes podrían acceder fácilmente al mercado, dado el exceso de capacidad disponible a tarifas accesibles. Esto permitiría a cualquier nuevo agente que está buscando expandir su negocio o unirse a una nueva ruta comercial, hacerlo de manera sencilla, por cuanto la fidelidad de la clientela es baja.
- (73) Respecto a la competencia potencial existente en las rutas relevantes, los notificantes señalan que existe un elevado número de operadores que operan en otras rutas que podrían rápidamente acceder a las rutas que conectan MED con EAF y SAF, si las condiciones de competencia justificaran tal movimiento, por cuanto las barreras de entrada a una ruta específica son muy bajas para los operadores presentes en otras, al no tener que enfrentarse a los costes fijos que requiere el acceso al mercado. Entre ellos se encontrarían operadores como Evergreen, ONE, Hamburg Sud, Nile Dutch Africa Line, ZIM (que está solo presente de forma muy limitada en la ruta SAF - MED), Yang Ming Une (que está únicamente activo en las rutas MED - EAF y EAF - MED) y OOCL (que está solo presente en la ruta MED – EAF).
- (74) En este sentido, los notificantes señalan que operadores como CMA CGM y PIL, que estaban activos en otras rutas, han entrado en las rutas que conectan MED con EAF y SAF.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (75) La operación notificada consiste en la toma de control conjunto de IGNAZIO MESSINA y RO-RO ITALIA por el grupo MSC y el GRUPPO MESSINA, que previamente controlaba en exclusiva dichas empresas.
- (76) Como resultado de la operación, MSC fortalecerá su presencia en los mercados de transporte marítimo regular de contenedores de varias rutas que conectan el Mediterráneo con África, Oriente Medio y el Subcontinente indio, al tiempo que entrará en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada en esas mismas rutas, en los que no estaba presente con anterioridad, asumiendo la posición competitiva de IGNAZIO MESSINA en ellas, en todo caso bastante reducida (cuotas inferiores al [0-10%]).

³⁹ También hay operadores actualmente presentes en el mercado que no tienen buques propios (operadores marítimos no propietarios de naves, "NVOCC"), que ofertan servicios de transporte marítimo de contenedores a grandes clientes, a su vez adquiriendo el servicio de compañías navieras.

⁴⁰ C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA

⁴¹ 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

- (77) En lo que a los mercados de transporte marítimo regular de contenedores se refiere, el grupo MSC adquirirá cuotas de entre el [10-20%] y el [20-30%] de todas las rutas consideradas, según volumen de carga transportada en 2017, a excepción de aquellas rutas que conectan, en ambas direcciones, el Mediterráneo (ME) con la costa Este de África (EAF), con la costa del Sur de África (SAF) y con el Norte de Europa (NE), sentido Sur, en las que las cuotas son superiores. En concreto, la cuota resultante asciende al [50-60%] en ruta MED- SAF, al [50-60%] en la SAF-MED, al [30-40%] en la MED-EAF y al [40-50%] en la EAF-MED y al [40-50%] en la ruta NE-MED.
- (78) En la práctica totalidad de las rutas señaladas, el incremento de cuota es moderado (inferior al [0-10%]), salvo en las rutas MED-EAF y EAF-MED que asciende al [10-20%] y al [10-20%] respectivamente.
- (79) En todas las rutas señaladas están presentes importantes grupos navieros activos a nivel internacional como MAERSK CMA-CGA, HAPAG-LLOYD o COSCO, que constituyen alternativas reales al grupo adquirente y que podrían incrementar su presencia en dichas rutas en cualquier momento. Además, la presión competitiva existente en dichos mercados no se verá sustancialmente reducida tras la operación, por cuanto IGNAZIO MESSINA no ejerce presión directa sobre MSC en estas rutas, dados los diferentes modelos de negocio que tienen.
- (80) Adicionalmente, es preciso considerar que, con carácter general, la industria naviera se caracteriza por una intensa competencia derivada de su capacidad excedentaria y de la inexistencia de obstáculos para el cambio de operador por parte de una demanda profesional muy sensible al precio.
- (81) En este sentido, cualquier incremento de precios registrado en una ruta específica, podría llevar a las navieras competidoras a incrementar su capacidad en la misma, en su caso aumentando el tamaño o el número de los buques empleados en ella, redirigiendo rápidamente embarcaciones desde otras rutas para atender un incremento de la demanda. Lo mismo se puede señalar de la competencia potencial ejercida por operadores que operan otras rutas, que podrían rápidamente acceder a las rutas que conectan MED con EAF y SAF si las condiciones de competencia justificaran tal movimiento.
- (82) En cuanto a la prestación por el grupo MSC de servicios portuarios de terminal de contenedores, verticalmente relacionados con los servicios de transporte marítimo de contenedores, su cuota es reducida, no superando el 25% de los mercados considerados, lo que excluiría cualquier posible afectación de los mismos derivados de la presente operación.
- (83) A la luz de las consideraciones anteriores, no es previsible que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser autorizada en primera fase sin compromisos.

IX. PROPUESTA

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

Por otra parte, teniendo en cuenta la práctica de la CNMC 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 el ámbito objetivo de la cláusula de no captación (en lo que se refiere a las personas que hubieran prestado servicios en los seis meses anteriores a la operación), va más allá de lo que, de forma razonable, exige la operación de concentración notificada, quedando por tanto sujeto a la normativa general aplicable a los pactos entre empresas