

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/1203/21 GRIMALDI/ACTIVOS GRUPO ARMAS

I. ANTECEDENTES.

- (1) Con fecha 2 de junio de 2021 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), notificación de la operación de concentración consistente en la adquisición de determinados activos propiedad del grupo ARMAS vinculados al negocio de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre la Península y las Islas Baleares por GRIMALDI EUROMED, S.P.A. (“GRIMALDI”).
- (2) La notificación ha sido realizada por GRIMALDI, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”), por superar los umbrales establecidos en las letras a) y b) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) El 11 de junio de 2021, conforme a lo previsto en el artículo 55.5 de la LDC, la Dirección de Competencia realizó un requerimiento de información al notificante que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 37.2 b) de la LDC, suspendía el transcurso de los plazos máximos para resolver. La contestación a dicho requerimiento de información tuvo entrada en la CNMC el 15 de junio de 2021.
- (4) El 14 de junio de 2021, la Dirección de Competencia realizó un requerimiento de información a la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 39.1, 55.6 y 37.1 b) de la LDC, que fue cumplimentada el 18 de junio de 2021.
- (5) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 9 de julio de 2021, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN.

- (6) La operación notificada consiste en la adquisición por GRIMALDI de determinados activos propiedad del grupo ARMAS vinculados al negocio de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre la Península y las Islas Baleares (“Activos ARMAS”)¹, en concreto cinco buques, una terminal privada de carga y pasajeros bajo concesión localizada en el puerto de Valencia y el uso exclusivo de determinados nombres comerciales para la operación en dicha zona.

¹ Líneas entre Valencia y Barcelona y las islas de Mallorca, Menorca e Ibiza, así como interinsular.

- (7) Los términos de la operación se recogen en un Memorándum de Entendimiento suscrito entre las partes el [...] ²³, que incluye como condición suspensiva la autorización de la CNMC y de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- (8) La operación es una concentración económica según el artículo 7.1.b) de la LDC.

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

- (9) 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.
- (10) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse los umbrales establecidos en las letras a) y b) del artículo 8.1 de la misma.

IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS.

- (11) El Memorándum de Entendimiento suscrito entre las partes recoge el compromiso del grupo ARMAS de no operar, directa o indirectamente, líneas de transporte marítimo con las Islas Baleares durante [≥2 años] a contar desde la fecha de cierre de la operación.

VALORACIÓN

- (12) 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”*.
- (13) 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.
- (14) 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).
- (15) En cuanto al ámbito geográfico de la cláusula de no competencia, éste debe limitarse a la zona en la que el vendedor ofrecía los productos o servicios de referencia antes del traspaso, toda vez que no es necesario proteger al

² Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

³ [...].

comprador de la competencia del vendedor en territorios en los que éste no estaba presente (párrafo 22).

(16) Teniendo en cuenta lo anterior:

- En relación con el ámbito temporal de la cláusula de no competencia, lo que excede los dos años de la comunicación no deberá considerarse restricción accesoria a la operación de concentración.
- En relación con el ámbito geográfico de la cláusula de no competencia, lo que excede el área de influencia de las rutas que ARMAS prestaba con Baleares no deberá considerarse restricción accesoria a la operación de concentración.

(17) En conclusión, teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios existentes en la materia y lo establecido en la citada Comunicación de la Comisión, esta Dirección de Competencia considera que la duración de la cláusula de no competencia (lo que excede los dos años de la Comunicación) y el ámbito geográfico de la cláusula de no competencia (lo que excede el área de influencia de las rutas que ARMAS prestaba con Baleares) van más allá de lo que, de forma razonable, exige la operación de concentración notificada, quedando por tanto sujetas a la normativa general aplicable a los pactos entre empresas.

V. EMPRESAS PARTÍCIPES.

V.1 ADQUIRENTE: GRIMALDI.

- (18) GRIMALDI es una empresa italiana perteneciente al grupo de igual denominación, cuya matriz está controlada por varios miembros de la familia Grimaldi.
- (19) El grupo GRIMALDI está principalmente activo en el transporte marítimo regular de carga (rodada, contenedores y coches) y pasajeros, prestando servicios en más de 130 puertos del Mediterráneo, Norte de Europa, África occidental, mar Báltico y América del Norte y del Sur.
- (20) En España, GRIMALDI está activa en la provisión de servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros entre puertos españoles y terceros países (no entre puertos españoles)⁴ y en la gestión de tres terminales en los puertos de

⁴ Líneas entre Barcelona e Italia y Marruecos, Valencia e Italia y otros terceros países (norte y oeste de África, Sudamérica y países del mediterráneo), Sagunto e Italia y entre Bilbao y el mar Báltico.

Valencia⁵, Barcelona⁶ y Sagunto⁷. Adicionalmente, GRIMALDI presta servicios de agencia de viaje mayorista y minorista.

- (21) El volumen de negocios del grupo GRIMALDI en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, fue, según el notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS GRIMALDI (millones de euros) 2020		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[>2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

V.2 ADQUIRIDA: Activos ARMAS.

- (22) Los activos objeto de adquisición por GRIMALDI están vinculados al negocio de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre la Península y las Islas Baleares, actualmente propiedad del grupo ARMAS, e incluyen cinco buques⁸, una terminal privada de carga y pasajeros bajo concesión localizada en el puerto de Valencia⁹ y el uso exclusivo de determinados nombres comerciales para la operación de dichas líneas de transporte marítimo.
- (23) La facturación de los activos ARMAS, conforme al artículo 5 del RDC, ascendió a [>60] millones de euros en 2020.

VI. MERCADOS RELEVANTES.

VI.1. Mercado de producto.

- (24) Los Activos ARMAS están vinculados al negocio de transporte marítimo regular de carga y pasajeros en las zonas Península-Baleares e insular balear, ámbitos geográficos en el que no se encuentra presente GRIMALDI¹⁰, por lo que la operación no producirá solapamiento horizontal respecto a dicha actividad.
- (25) Adicionalmente, los activos adquiridos de ARMAS incluyen una terminal privada de carga rodada y pasajeros en el puerto de Valencia¹¹, que desde 2005 posee

⁵ Terminal pública gestionada bajo concesión por VALENCIA TERMINAL EUROPA, S.A., sociedad del grupo GRIMALDI (que finaliza el 31 de julio de 2038) para la manipulación de automóviles, carga rodada y tráfico de pasajeros con obligación de servicio a terceros, estableciéndose en los pliegos que rigen la concesión unas tarifas máximas aplicables a los operadores que utilicen dicha terminal. GRIMALDI presta en dicha terminal exclusivamente servicios de manipulación de carga en concreto de automóviles.

⁶ Terminal pública gestionada bajo concesión por GRIMALDI TERMINAL BARCELONA, S.L. sociedad del grupo GRIMALDI (que finaliza el 30 de junio de 2033) para la manipulación de carga rodada y tráfico de pasajeros con obligación de servicio a terceros, estableciéndose en los pliegos que rigen la concesión unas tarifas máximas aplicables a los operadores que utilicen dicha terminal.

⁷ Autorización administrativa otorgada a GRIMALDI para la manipulación, depósito y almacenamiento de vehículos nuevos, plataformas y otras unidades Ro-Ro, con vencimiento el 13 de julio de 2021. Esta autorización se va renovando en períodos de un año.

⁸ Los buques "Ciudad de Palma", "Ciudad de Granada", "Ciudad de Mahón", "Volcán del Teide" y "Volcán de Tifarite"

⁹ Terminal destinada exclusivamente a la prestación de servicios a buques del grupo de carga rodada, pasajeros y automóviles preferentemente con destino a las islas Baleares, no pudiendo prestar servicios a terceros en virtud del título concesional (que finaliza el 1 de octubre de 2030), salvo autorización expresa de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV). En este sentido, a solicitud de TRASMEDITERRÁNEA, la APV autorizó provisionalmente el 6 de junio de 2005 un cambio de objeto de la concesión para poder atender buques de terceros cuyo origen y destino fuera distinto a las islas Baleares, así como dar servicio a buques de cruceros. Dicha autorización provisional sigue actualmente en vigor, no habiéndose producido un cambio definitivo en el objeto de la concesión otorgada a TRASMEDITERRÁNEA.

¹⁰ Solo está activa entre puertos españoles y de terceros países.

¹¹ Cuyo título concesional impide la prestación de servicios a terceros, salvo autorización expresa de la autoridad portuaria.

autorización para la prestación de servicios a buques de terceros cuyo origen y destino sea distinto de las islas Baleares y a buques de cruceros. Preguntada al efecto, la APV señala que haciendo uso de dicha autorización los únicos servicios que se han prestado a terceros han sido a cruceros.

- (26) En el puerto de Valencia GRIMALDI gestiona una terminal pública de carga rodada y pasajeros, por lo que en teoría se produciría solapamiento horizontal entre las actividades de las partes en este ámbito. No obstante, dada la naturaleza del título concesional de la terminal privada de carga rodada y pasajeros de ARMAS en Valencia (autoprestación) y el hecho de que, haciendo uso de la autorización recibida de la APV en 2005 para la prestación de servicios a buques de terceros, solamente haya prestado servicios portuarios a cruceros, no existiría solapamiento horizontal entre las actividades de gestión de terminales de carga rodada y pasajeros de las partes en ese puerto.
- (27) No obstante, la operación generará efectos verticales dadas las actividades de gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros prestadas por GRIMALDI en España, en concreto en los puertos de Valencia, Barcelona y Sagunto y las actividades de transporte marítimo de carga rodada y pasajeros prestadas por los activos adquiridos de ARMAS en la zona Península-Baleares¹².
- (28) No existirá, sin embargo, solapamiento vertical alguno entre las actividades de gestión de terminales portuarias de cruceros realizadas por los activos adquiridos de ARMAS en el puerto de Valencia y las actividades de transporte marítimo de cruceros por cuanto GRIMALDI no presta dichos servicios en ninguna ruta en España.
- (29) El sector del **transporte marítimo** ha sido analizado en varios precedentes¹³ que han diferenciado entre el tráfico irregular o *tramp*¹⁴ y el tráfico de línea regular, que es el que realizan los Activos ARMAS. Asimismo, en función de la demanda, los precedentes distinguen dos grandes categorías de servicios regulares de transporte marítimo: (i) mercancías o carga y (ii) pasajeros, incluyendo los vehículos que viajan en régimen de equipaje.
- (30) En el caso del transporte marítimo de carga, los precedentes distinguen dos categorías de en función de la naturaleza de la carga a transportar:
- el transporte de “carga completa o a granel” (bulk cargo), que abarca mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque, que asimismo se encuentra especialmente acondicionado para este tipo de mercancías. Los Activos ARMAS no prestan estos servicios.
 - el transporte de “carga general o carga fraccionada” (break bulk), que comprende el transporte de mercancías de naturaleza heterogénea en cantidades pequeñas o medianas que por sí solas no podrían llenar toda la

¹² Adicionalmente, GRIMALDI presta servicios de agencia de viaje mayorista y minorista, aunque de forma limitada (su facturación en 2020 fue de [...]), por lo que estos mercados no serán considerados relevantes a efectos del análisis de esta operación.

¹³ C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA, C/0030/07 BALEARIA/SUR COMANAV, N-04006 BALEARIA/UMAFISA etc.

¹⁴ 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.

capacidad de un buque o una parte importante del mismo, en condiciones económicamente rentables. Este tipo de transporte se realiza básicamente en líneas regulares y se presta en dos formas distintas:

- transporte de línea mediante contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas¹⁵.
- transporte de línea convencional, consistente en transportar las mercancías sin contenedor, apilándolas en la bodega del buque. Esta modalidad se denomina “carga rodada” puesto que la manipulación de la carga es horizontal, mediante camiones o plataformas¹⁶.

- (31) Dentro del mercado del transporte regular de carga general, único en el que está presente los Activos ARMAS, cabría valorar la sustituibilidad entre el transporte en contenedores y el transporte de carga rodada en las rutas entre la Península y las Islas Baleares, relevantes a efectos del análisis de la operación. No obstante, teniendo en cuenta la ausencia de solapamiento entre las actividades de las partes en este ámbito no resulta necesario establecer una definición precisa del mercado, analizando la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo de carga rodada, en el que centra su actividad los Activos ARMAS.
- (32) En el caso del transporte marítimo de pasajeros, los precedentes han planteado la sustituibilidad del transporte marítimo con el transporte aéreo en el caso de que la duración del trayecto, la frecuencia en la prestación del servicio y el precio sean equiparables. En el caso de las rutas de transporte de pasajeros Península-Baleares, el extinto TDC¹⁷ consideró la sustituibilidad entre el transporte aéreo y el marítimo en aquellos casos en los que existían embarcaciones de alta velocidad y las empresas objeto de la concentración ostentaban cuotas significativas (en el resto de las líneas no era necesario examinar dicha posibilidad, al no plantearse problemas de competencia).
- (33) Dadas las características de la operación, no resulta necesario entrar a valorar dicha sustituibilidad, analizando la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo de pasajeros.

¹⁵ Los buques que suelen utilizarse son tipo *LO-LO (lift on lift off)*.

¹⁶ Por este medio las operaciones de carga y descarga se desarrollan por medios rodantes, bien realizadas por el conductor habitual del vehículo que viaja a bordo del buque o por el personal que presta el servicio de estiba mediante el enganche del elemento de transporte a cabezas tractoras. El transporte suele realizarse en buques tipo *RO-RO (roll-on roll-off)*, con poca capacidad de pasaje, *RO-PAX*, que son buques mixtos de carga rodada y pasaje, ferrys (buques *RO-PAX* con gran capacidad de pasaje), *RO-LO* o *CON-RO*, buque híbrido entre un buque portacontenedores y uno de transporte de carga rodada, en el que las bodegas están acondicionadas para el transporte de carga rodada con manipulación horizontal a través de rampas, mientras que los contenedores se sitúan sobre cubierta con manipulación vertical).

¹⁷ Asunto BALEARIA/UMAFISA.

- (34) En cuanto a las actividades verticalmente relacionadas de **gestión de terminales portuarias**¹⁸, los precedentes¹⁹ han dejado abierta la definición exacta del mercado, considerando una posible división dependiendo del tipo de buque, pudiendo distinguirse así entre terminales de carga rodada, contenedores, granel y cruceros²⁰, dados los diferentes requerimientos de servicios, instalaciones e infraestructuras portuarias que precisan.
- (35) Dadas las características de la operación, no resulta necesario establecer una definición precisa del mercado, analizando la incidencia de la operación en el mercado de la gestión de terminales portuarias de cruceros, en el que están presentes los activos adquiridos de ARMAS, y en el mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada, en el que GRIMALDI centra su actividad en España.

VI.2. Mercado geográfico.

- (36) Los precedentes han venido considerando que el ámbito geográfico relevante del **mercado de transporte marítimo regular, tanto de mercancías como de pasaje**, puede abarcar numerosas “líneas de tráfico puerto-a-puerto” dentro de una misma área de influencia en las que las condiciones de competencia sean homogéneas.
- (37) En relación con las zonas Península-Baleares e insular balear, en las que operan los Activos ARMAS, el extinto TDC²¹ determinó que, en el caso del transporte marítimo de carga, el conjunto de todas las conexiones posibles con Baleares desde la Península y el tráfico interinsular balear, que incluye todas las rutas internas de las Islas Baleares debía considerarse como un mercado geográfico. Adicionalmente, se planteó la posibilidad de que la definición del ámbito geográfico del mercado se realizara 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.
- (38) En el caso del transporte marítimo de pasajeros, el TDC consideró que la sustituibilidad entre los puertos peninsulares podría no ser tan elevada como en el transporte de mercancías, considerando apropiado diferenciar entre las rutas

¹⁸ La terminal portuaria es la instalación o conjunto de instalaciones portuarias que constituyen la interfaz entre el modo de transporte marítimo y los demás modos de transporte. Dependiendo del tamaño del puerto, pueden existir distintas terminales y éstas pueden estar o no especializadas en un tipo de tráfico marítimo u otro: Ro/Ro, Ro/Pax, cruceros, etc. La terminal portuaria está conformada por la combinación de uno o varios elementos tales como, el atraque, la rampa para la carga/descarga de mercancía rodada, la lámina de agua correspondiente a las rampas y atraques, parcelas de depósito, carga y descarga de mercancías y pasajeros, almacén, oficinas para la venta de billetes o salas de espera, etc. Uno o varios de estos elementos pueden explotarse por los operadores en régimen de concesión, autorización administrativa o estar únicamente sujeto a un permiso de uso que implica el abono de unas tasas. Asimismo, puede implicar el uso exclusivo sobre los elementos de la concesión o en caso de terminales públicas, la obligación de dar servicio a terceros.

¹⁹ C-0900/17 BOLUDA/CAPSA (Activos), C-0877/17 COSCO/NOATUM PORT, C/0711/15 APM TERMINALS/GRUP MARITIM TCB y los casos comunitarios COMP/M 5093 DP WORLD/CONTI 7 /RICKMERS/ DP WORLD BREAKBULK JV, M.6917 FSI/MERIT/YILDIRIM/CMA CGM y COMP/M.5756 DFDS/Norfolk.

²⁰ C/0588/14 GLOBAL/CREUERS y los casos comunitarios COMP/M.3877 COSTA CROCIERE/ROYAL CARIBBEAN/MARINVEST/RCT JV y COMP/M.5423 –COSTA/MSC/MPCT.

²¹ Asunto BALEARIA/UMAFISA

con origen en Levante (Valencia, Denia, Sagunto) de las originadas en Cataluña (Barcelona).

- (39) En cuanto al mercado de la **gestión de terminales portuarias de cruceros**, los precedentes mencionados entienden que, dado el componente turístico particular de cada ciudad, se podría considerar que cada puerto conforma un mercado geográfico distinto, por lo que se analizará la incidencia de la operación en el puerto de Valencia.
- (40) En el caso de la **gestión de terminales portuarias de carga rodada**, los precedentes europeos han contemplado áreas geográficas más amplias que el propio puerto, en función de sus áreas de atracción, sin cerrar en todo caso la definición exacta del mercado geográfico
- (41) Tampoco en este caso resulta necesario establecer una definición precisa del ámbito geográfico del mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada, analizando la incidencia de la operación en el área de Levante²² y Cataluña²³ conjuntamente y por separado, así como en cada uno de los puertos: Valencia, Barcelona y Sagunto.

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS.

VII.1 Estructura de la oferta.

Transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros

- (42) La oferta de los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las rutas entre la Península y las Islas Baleares e insular balear está limitada a ARMAS y a BALEARIA, aunque recientemente dos empresas habrían anunciado su entrada en dichos tráficos.
- (43) Así, según la información disponible, GRANDI NAVI VELOCI (GNV), sociedad perteneciente al grupo MSC, prestará servicios de transporte regular de carga rodada y pasajeros en varias líneas entre la Península y las Islas Baleares e insular balear²⁴ a partir del próximo mes de julio, información confirmada por la APV. Del mismo modo, FÖRDE REEDEREI SEETOURISTIK (FRS) ha anunciado que comenzará a prestar próximamente servicios interinsulares de transporte marítimo²⁵.
- (44) Los cuadros siguientes muestran las cuotas que los Activos ARMAS presentan en los mercados del transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros en los ámbitos geográficos definidos en las zonas Península-Baleares e insular balear en los últimos tres años, en volumen y valor, según datos aportados por el notificante procedentes de las autoridades portuarias correspondientes. BALEARIA es el único competidor en dichos mercados.

²² Incluyendo los puertos de Valencia, Sagunto, Gandía y Denia.

²³ Incluyendo los puertos de Barcelona y Tarragona.

²⁴ Líneas Barcelona-Palma, Barcelona-Ibiza, Valencia-Palma, Valencia-Ibiza y Palma-Ibiza.

²⁵ Entre Mallorca y Menorca (Alcudia-Ciudadela) y entre Ibiza y Formentera.

Cuotas de Activos ARMAS en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada						
Líneas	2018		2019		2020	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Península-Baleares	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%
Península-Mallorca	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%
Península Menorca	[60-70]%	[60-70]%	[50-60]%	[50-60]%	[40-50]%	[40-50]%
Península-Ibiza	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
Interinsular balear	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%
Mallorca-Menorca	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%
Mallorca-Ibiza	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%
Menorca-Ibiza	[90-100]%	[90-100]%	[0-10]%	[0-10]%	[90-100]%	[90-100]%

Fuente: Notificación

Cuotas de Activos ARMAS en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros						
Líneas	2018		2019		2020	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Península-Baleares	[30-40]%	[40-50]%	[30-40]%	[40-50]%	[20-30]%	[30-40]%
Cataluña-Mallorca	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[50-60]%	[40-50]%	[40-50]%
Cataluña-Menorca	[50-60]%	[60-70]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%	[40-50]%
Cataluña-Ibiza	[30-40]%	[30-40]%	[40-50]%	[40-50]%	[30-40]%	[30-40]%
Levante-Mallorca	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%	[30-40]%	[20-30]%	[20-30]%
Levante-Menorca	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%	[90-100]%
Levante-Ibiza	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%
Interinsular balear	[10-20]%	[10-20]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%
Mallorca-Menorca	[20-30]%	[10-20]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%
Mallorca-Ibiza	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%

Fuente: Notificación

- (45) GRIMALDI no presta servicios de transporte marítimo de carga rodada y pasajeros en los ámbitos geográficos definidos en las zonas Península-Baleares e insular balear, por lo que la operación no generará incremento de cuota alguna.

Gestión de terminales portuarias de cruceros en Valencia.

- (46) ARMAS es el único operador que presta servicios portuarios a cruceros en el puerto de Valencia, en virtud de la autorización emitida a tal efecto por la APV, por lo que su cuota ascendería al 100% de dicho mercado. La operación no generará incremento de cuota alguna

Gestión de terminales portuarias de carga rodada

- (47) En cuanto al mercado verticalmente relacionado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada en Levante y Cataluña, donde está presente el grupo GRIMALDI, los cuadros siguientes muestran el porcentaje de los servicios prestados a buques de carga rodada y pasajeros por los principales operadores en las diferentes alternativas geográficas consideradas, según volumen de carga rodada manipulada (UTIs²⁶) y número de pasajeros afectados, en base a los datos aportados por el notificante²⁷.

²⁶ UTI (Unidad de Transporte Intermodal) unidad de medida del transporte rodado de mercancías.

²⁷ Procedentes de las autoridades portuarias correspondientes en el caso de la carga y de las estadísticas publicadas por Puertos del Estado en el caso de los pasajeros, descontando los pasajeros de cruceros.

Mercado de gestión de terminales portuarias de carga rodada (UTIs) 2020.				
Ámbito geográfico	Activos ARMAS	GRIMALDI	ARMAS ²	BALEARIA
Área de Levante y Cataluña	[10-20] ¹	[40-50]%	[10-20]%	[20-30]% ³
Área de Levante	[20-30]% ¹	[30-40]%		[30-40]% ³
Área de Cataluña	---	[40-50]%	[20-30]%	[20-30]%
Puerto de Valencia	[30-40]% ¹	[30-40]%	---	[30-40]% ^{3,4}
Puerto de Barcelona	---	[40-50]%	[20-30]%	[20-30]%
Puerto de Sagunto	---	[90-100]%	---	---
Mercado de gestión de terminales portuarias de carga rodada (pasajeros) 2020.				
Ámbito geográfico	Activos ARMAS	GRIMALDI	ARMAS ²	BALEARIA
Área de Levante y Cataluña	[0-10]% ¹	[0-10]%	[10-20]%	[60-70]% ^{3,5}
Área de Levante	[20-30]% ¹	----	[0-10]%	[70-80]% ³
Área de Cataluña	---	[10-20]%	[30-40]%	[40-50]% ⁵
Puerto de Valencia	[30-40]% ¹	---	---	[60-70]% ^{3,4}
Puerto de Barcelona	---	[10-20]%	[30-40]%	[40-50]% ⁵
Puerto de Sagunto	---	---	---	---

Fuente: Notificación

¹ A la vista del título concesional los servicios de la terminal privada de ARMAS en Valencia son prestados exclusivamente a sus propios buques.

² Correspondiente a la terminal del puerto de Barcelona que queda fuera de la operación

³ A la vista del título concesional, los servicios de la terminal privada de BALEARIA en Valencia son prestados exclusivamente a sus propios buques.

⁴ La Autoridad Portuaria de Valencia ha licitado el proyecto para la construcción de una nueva terminal pública de carga rodada, pasajeros y cruceros en el puerto de Valencia que, a falta de trámites administrativos, se ha adjudicado a un consorcio formado por BALEARIA y GLOBAL PORTS HOLDING.

⁵ Cuota conjunta de BALEARIA y el resto de operadores de esos ámbitos (BERGÉ en el Puerto de Tarragona y, SETRAM y AUTOTERMINAL en el Puerto de Barcelona).

VII.2. Estructura de la demanda y precios.

- (48) La demanda de los servicios de transporte marítimo regular de carga rodada está constituida por el sector empresarial e industrial. Se trata, fundamentalmente, de agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo que demandan servicios de transporte de carga rodada de forma sistemática. Esta demanda profesional es muy sensible a los precios por cuanto los costes logísticos tienen un efecto significativo en su rentabilidad, disponiendo de una apreciable capacidad de negociación.
- (49) Por lo que respecta al transporte marítimo regular de pasajeros, la demanda está principalmente constituida por los consumidores individuales que compran sus billetes directamente o a través de agencias de viajes minoristas. Otro segmento de la demanda está constituido por tour-operadores, que ofrecen a sus clientes paquetes de vacaciones que incluyen los servicios de transporte marítimo. Esta demanda es, por lo general, menos sensible al precio que la del transporte de carga debido a su carácter no profesional y a su reducida capacidad negociadora (superior en el caso de los tour-operadores).
- (50) El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo, especialmente evidente en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios con los clientes, habitualmente empresas transportistas con importante capacidad de negociación. En la negociación de este tipo de servicios se consideran elementos tales como el tipo de mercancía transportada,

porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas.

- (51) En el caso del transporte de pasajeros, sobre las tarifas generales se aplican de forma sistemática descuentos y ofertas promocionales de muy diversa índole, en función de criterios tales como el número de billetes adquiridos, la compra de billetes de ida y vuelta, anticipación de la compra, inclusión o no del vehículo, etc²⁸.
- (52) La demanda de los servicios de terminal portuaria de cruceros está constituida por compañías navieras que prestan servicios de cruceros marítimos. Se trata de clientes profesionales que gestionan los atraques de sus cruceros con bastante tiempo de antelación, pudiendo cambiar de proveedor de estos servicios con relativa facilidad.
- (53) En cuanto a los precios, las autoridades portuarias tienen establecidas, en los pliegos de cláusulas generales vigentes en cada puerto, unas tarifas máximas que son aplicables de forma específica para las terminales portuarias de carga en régimen de concesión, o con carácter general a los servicios portuarios prestados en la totalidad de las terminales que integran el puerto.

VII. 3. Barreras a la entrada y competencia potencial.

- (54) Desde un punto de vista legal, los precedentes²⁹ han venido señalando que no parecen existir sustanciales barreras de entrada a los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros.
- (55) En el caso de los servicios de transporte marítimo regular prestados entre puertos situados en la Península y Baleares, realizadas mediante líneas regulares de cabotaje, el Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, prevé únicamente la necesidad de comunicarlo a la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) con una antelación mínima de quince días, indicando los puertos en los que se pretenda operar. También deberán ser comunicadas a la DGMM con una antelación mínima de quince días las modificaciones en los puertos del itinerario, las inclusiones o sustituciones de los buques que prestan la línea y el abandono del servicio.
- (56) Los precedentes tampoco han considerado que los factores económicos 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 buques, pudiendo recurrir a fórmulas alternativas tales como el flete de buques de terceros, la compra de buques de segunda mano o el arrendamiento simple o con opción a compra, utilizando para ello los instrumentos jurídicos específicos para la financiación de buques que ofrece la legislación española. Además, los astilleros, fundamentalmente los

²⁸ En el caso de los residentes en las islas Baleares (también de las Islas Canarias, Ceuta y Melilla), la normativa aplicable reconoce ciertas bonificaciones al transporte marítimo de pasajeros (no al transporte de los vehículos) al objeto de facilitar su movilidad con el resto del territorio nacional y los desplazamientos interinsulares.

²⁹ C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA

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.

- (57) La ausencia de obstáculos de acceso al mercado y la posibilidad de movilidad de la flota, característica típica de la navegación marítima, implica un elevado grado de competencia potencial, según el notificante. Se trata de mercados en los que la entrada de un competidor puede modificar el posicionamiento de los restantes competidores en un corto espacio de tiempo, al no existir costes de cambio para el consumidor ni fidelidad a un determinado operador, siendo el precio y la disponibilidad del servicio (frecuencia disponible) los elementos fundamentales.
- (58) Algunos precedentes han planteado la existencia de ciertos elementos que podrían configurar barreras a la entrada al mercado, entre otros, la necesidad de contar con ciertos espacios de atraque en los puertos de origen y destino, utilizables bien en exclusiva, mediante concesión otorgada por la autoridad portuaria correspondiente, o de forma compartida con otros operadores.
- (59) En el caso de los puertos de Valencia y Barcelona, el notificante señala la ausencia de problemas de acceso y la existencia de puntos de atraque libres durante gran parte del tiempo, así como infraestructuras accesorias de venta de billetes, mesetas de embarque y desembarque, parcelas de almacenamiento, lo que permitiría la entrada de nuevos operadores que quisiera prestar servicios de transporte marítimo de carga rodada y pasajeros en dichos puertos.
- (60) Preguntada al respecto, la APV ha señalado que, sin poder hablar de congestión, el puerto de Valencia ha presentado frecuentes problemas de capacidad para dar atraque a los buques de tráfico rodado en los últimos 3 años, dado el continuo crecimiento de las dimensiones de los buques que los armadores ponen en servicio para atender la demanda del tráfico con las islas Baleares. A esta situación respondería la licitación del proyecto para la construcción de una nueva terminal pública de carga rodada, pasajeros y cruceros en el puerto de Valencia que, a falta de trámites administrativos, se ha adjudicado a un consorcio formado por BALEARIA y GLOBAL PORTS HOLDING.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN.

- (61) La operación consiste en la adquisición por el grupo GRIMALDI de determinados activos propiedad del grupo ARMAS vinculados al negocio de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre la Península y las Islas Baleares, en concreto cinco buques, una terminal privada localizada en el puerto de Valencia y el uso exclusivo de determinados nombres comerciales para la operación en dicha zona. Con esta operación, ARMAS se desprende de uno de los tres negocios principales de TRASMEDITERRANEA, tres años después de su adquisición, dada la delicada situación económica que atraviesa.
- (62) La operación conlleva la entrada de GRIMALDI en el mercado del transporte marítimo regular de carga y pasajeros en rutas entre puertos españoles, en los que no estaba presente con anterioridad, en concreto en las zonas Península-Baleares e insular balear, asumiendo la posición competitiva que ARMAS presenta en ellas.

- (63) Así, GRIMALDI se hará con cuotas superiores al 30% en el mercado del transporte marítimo regular de carga rodada en las rutas Península-Baleares, y segmentando por isla Península-Mallorca ([50-60%]), Península-Menorca ([40-50%]) y Península-Ibiza ([40-50%]) y en el transporte interinsular, en la ruta Menorca-Ibiza ([90-100%]).
- (64) También en el mercado del transporte marítimo regular de pasajeros se hace con cuotas superiores al 30% en todas las rutas desde Cataluña a Baleares: en las rutas Cataluña-Mallorca ([40-50%]), Cataluña-Menorca ([40-50%]) y Cataluña-Ibiza ([30-40%]) y desde Levante: en la ruta Levante-Menorca ([90-100%]).
- (65) En ningún caso, ni en transporte de carga ni de pasajeros, existe solapamiento horizontal, sino el cambio de un operador por otro, sin perjuicio de las sinergias que se generen con el resto de las conexiones operadas por GRIMALDI en el Mediterráneo occidental.
- (66) Al mismo tiempo, la operación supondrá la entrada de GRIMALDI en el mercado de la gestión de terminales portuarias de cruceros en el puerto de Valencia, donde ARMAS es el único operador, asumiendo su posición competitiva ([90-100%]), sin producirse solapamiento vertical dado que GRIMALDI no presta dichos servicios en ninguna ruta en España.
- (67) En cuanto a la presencia del grupo GRIMALDI en el mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en Levante y Cataluña, verticalmente relacionado con el transporte regular de pasajeros y carga, su cuota es superior al 25% en términos de volumen de carga rodada manipulada en todas las alternativas geográficas consideradas ([40-50%] en el conjunto de Levante y Cataluña, [30-40%] en Levante y [40-50%] en Cataluña) e inferior al [10-20%] en número de pasajeros.
- (68) En todo caso, es preciso considerar que las terminales portuarias de carga rodada y pasajeros gestionadas por GRIMALDI en Valencia y Barcelona son terminales públicas, estando obligadas a ofrecer una cobertura universal y atender la demanda en condiciones no discriminatorias, lo que permitiría la entrada de cualquier competidor que quisiera prestar servicios de transporte marítimo de carga rodada y pasajeros en dichos puertos. Tal es el caso de GRANDI NAVI VELOCI (GNV) que está previsto que empiece a prestar servicios de transporte regular de carga rodada y pasajeros en varias líneas entre el puerto de Valencia y Baleares a partir del próximo mes de julio, ampliando así la oferta del mercado hasta ahora limitada a dos operadores (ARMAS y BALEARIA).
- (69) 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 la duración de la cláusula de no competencia (lo que excede los dos años de la Comunicación) y el ámbito geográfico de la cláusula de no competencia (lo que excede el área de influencia de las rutas que ARMAS prestaba con Baleares) van más allá de lo que, de forma razonable, exige la operación de concentración notificada, quedando por tanto sujetas a la normativa general aplicable a los pactos entre empresas.