

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/1248/21 SERCOMISA / MEDITERRÁNEA PITIUSA

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 8 de noviembre de 2021, tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (en adelante, CNMC), notificación de la operación de concentración consistente en la toma de control exclusivo por parte de SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. (SERCOMISA) de MEDITERRÁNEA LA NAVIERA DE FORMENTERA, S.L. (en adelante MEDITERRÁNEA PITIUSA), mediante la adquisición del 55% de las participaciones representativas del capital social de dicha sociedad, actualmente en manos de VARADERO VALENCIA, S.L.
- (2) La notificación ha sido realizada por SERCOMISA, 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 establecidos en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) La Dirección de Competencia ha realizado varios requerimientos de información a la notificante conforme a lo previsto en el artículo 55.5 de la LDC, con fechas 11 de noviembre de 2021, 30 de noviembre de 2021, 17 de diciembre de 2021, 2 de febrero de 2022 y 22 de febrero de 2022. En virtud de lo dispuesto en el artículo 37.2 b), estos requerimientos suspendieron el transcurso de los plazos máximos para resolver.
- (4) Asimismo, se han realizado varios requerimientos de información a la Autoridad Portuaria de Baleares, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 39.1 y 55.6 de la LDC con fechas 20 de diciembre de 2021 y 1 de febrero de 2022, suspendiéndose el transcurso del plazo máximos para resolver, en virtud del artículo 37.1.b) de la LDC estos requerimientos.
- (5) Por último, la Dirección de Competencia ha realizado varios requerimientos de información a terceros, tanto competidores como clientes de la notificante, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 39.1 y 55.6 de la LDC, con fechas 27 de diciembre de 2021, 2 de febrero de 2022 y 10 de marzo de 2022, suspendiéndose el transcurso de los plazos máximos para resolver en virtud del artículo 37.1.b) de la LDC.
- (6) La fecha límite para acordar el inicio de la segunda fase del procedimiento es el 20 de abril de 2022, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

CONFIDENCIAL(DC)

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (7) La operación notificada consiste en la adquisición por SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. (“SERCOMISA”) del control exclusivo de la sociedad MEDITERRÁNEA LA NAVIERA DE FORMENTERA, S.L. (comercialmente denominada MEDITERRÁNEA PITIUSA), mediante la adquisición del 55% de las participaciones en dicha sociedad que previamente ostentaba la compañía VARADERO VALENCIA, S.L. Unipersonal (VARADERO VALENCIA). Las restantes participaciones en la sociedad adquirida (45% de su capital social), se encontraban ya en manos de SERCOMISA, no ostentando dicha entidad previamente control conjunto con VARADERO VALENCIA en la adquirida, considerándose dicha participación como minoritaria¹. SERCOMISA pasaría a ostentar el control sobre el 100% de las participaciones sociales de MEDITERRÁNEA PITIUSA una vez completada la presente operación
- (8) Para llevar a cabo la operación de concentración, las partes han fijado un valor de la transacción en algo más de [CONFIDENCIAL] euros, de forma que se producirá un pago por parte de SERCOMISA para la adquisición del 100% de las participaciones de MEDITERRÁNEA PITIUSA por un monto total de [CONFIDENCIAL] euros. La compradora satisface el valor de las participaciones ([CONFIDENCIAL] euros) y, por otro lado, reembolsa a VARADERO, socio de control y vendedor, [CONFIDENCIAL]
- (9) Los términos de la operación se recogen en un Preacuerdo de compraventa de participaciones sociales suscrito entre las partes, que incluye como condición suspensiva la autorización de la CNMC. En la cláusula octava de dicho preacuerdo de compraventa las partes en la operación acuerdan que, una vez cumplida la condición suspensiva estipulada en dicho Preacuerdo, la compraventa de participaciones se ejecutará en un plazo de seis meses en las condiciones estipuladas previamente.
- (10) La operación es una concentración económica en los términos recogidos en el artículo 7.1.b) de la LDC.

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

- (11) La operación no es de dimensión comunitaria, ya que no alcanza los umbrales establecidos en los apartados 2 y 3 del artículo 1 del Reglamento (CE) nº139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- (12) La operación notificada cumple los requisitos previstos por la LDC al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la misma.

¹ La adquisición por parte de SERCOMISA del 45% de participaciones del capital social de MEDITERRÁNEA PITIUSA fue sometida a Consulta Previa a la CNMC a través del expediente CP/0047/17. Con fecha 1 de junio de 2017, el Consejo de la CNMC resolvió que dicha operación empresarial no debía considerarse una concentración económica según lo dispuesto en el artículo 7 de la LDC.

CONFIDENCIAL(DC)

IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS

- (13) No existen restricciones accesorias a la operación de concentración que deban ser analizadas por esta Dirección de Competencia.

V. EMPRESAS PARTICIPES

V.1. Adquirente: SERCOMISA

- (14) SERVICIOS Y CONCESIONES MARÍTIMAS IBICENCAS, S.A. es una empresa española perteneciente al Grupo INSOTEL, cuya matriz está controlada por el Grupo EMPRESAS ALONSO MARÍ, S.A.², quien posee el 97,98% de su capital social.
- (15) SERCOMISA está principalmente activa en la explotación de servicios marítimos, fletamentos de buques y arrendamiento de barcos. Entre otras actividades, se dedica a prestar el servicio de transporte marítimo de viajeros entre las islas de Ibiza y Formentera (actividad que desarrolla bajo la denominación comercial TRASMAPI).
- (16) Además, SERCOMISA controla o participa FORMENTERA CARGO, empresa dedicada al transporte de mercancías y una concesión en la estación marítima del Puerto de Formentera (explotando directamente el servicio de bar-cafetería³ y poniendo a disposición de terceros locales comerciales, entre ellos locales y despachos para las empresas navieras y consignatarias). Asimismo, presta un servicio de transporte marítimo local en la isla de Ibiza (desde el Puerto de Ibiza hasta Santa Eulalia) como alternativa al transporte urbano, a través de su filial WINWIN⁴; explota en concesión un varadero en el puerto de Ibiza⁵ y organiza excursiones turísticas en barco en las islas de Ibiza, entre otras actividades de información turística y hostelería que realiza su filial DISCOVER PITIUSAS, SL⁶.
- (17) Por último, cabe destacar que el grupo al que pertenece SERCOMISA (GRUPO DE EMPRESAS ALONSO MARÍ, S.A.) es propietario y gestiona dos hoteles en la isla de Ibiza y dos hoteles en la Isla de Formentera.
- (18) Por otro lado, SERCOMISA participa al 50% en una concesión de un puerto deportivo en Ibiza⁷ y de un pantalán en el puerto de Palma de Mallorca.
- (19) El volumen de negocios de SERCOMISA en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, fue, según el notificante, el siguiente:

² A su vez, este grupo se encuentra controlado por los siguientes accionistas: [CONFIDENCIAL] (23,33% del capital), [CONFIDENCIAL] (30%), [CONFIDENCIAL] (23,33%), y [CONFIDENCIAL] (23,33%).

³ CALIMA la SAVINA, SL Participación al 50,01%

⁴ Participada al 50%.

⁵ Participación del 50% en TANIT IBIZA PORT, SA.

⁶ Participada al 51,61%.

⁷ Participación al 50% en SERVEIS MARITIMS PORT EIVISSA, S.L.

CONFIDENCIAL(DC)

VOLUMEN DE NEGOCIOS SERCOMISA (millones de euros) 2020		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

V.2. Adquirida: MEDITERRÁNEA PITIUSA

- (20) La sociedad adquirida, MEDITERRÁNEA LA NAVIERA DE FORMENTERA, S.L. (denominada comercialmente MEDITERRÁNEA PITIUSA), centra su actividad en el sector del transporte marítimo de pasajeros, y más concretamente entre las islas de Ibiza y Formentera, para lo que cuenta con las autorizaciones y licencias administrativas pertinentes.
- (21) MEDITERRÁNEA PITIUSA se encontraba controlada en exclusiva por VARADERO VALENCIA, cuya participación ascendía al 55% del capital social de dicha compañía, existiendo previamente a la presente operación una participación considerada minoritaria de SERCOMISA (45% del capital social de MEDITERRÁNEA PITIUSA). Una vez completada la operación, la adquirida pasaría a estar controlada en exclusiva por SERCOMISA.
- (22) La sociedad fue adquirida en 2019 por VARADERO VALENCIA y SERCOMISA como socio minoritario, pero con presencia local y amplia experiencia. Esta operación estaba basada en un plan de negocio que asumía un crecimiento del negocio del [CONFIDENCIAL]⁸. De acuerdo con la notificante, [CONFIDENCIAL]⁹.
- (23) El volumen de negocios de MEDITERRÁNEA PITIUSA en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, fue, según la notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS MEDITERRÁNEA PITIUSA (millones de euros) 2020		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1. Mercado de producto

- (24) Las actividades que desarrolla la sociedad adquirida (MEDITERRÁNEA PITIUSA), así como la sociedad adquirente (SERCOMISA), se centran en el sector de transporte marítimo regular de pasajeros. Más concretamente, ambas compañías prestan el servicio de transporte marítimo regular de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera, no existiendo ningún servicio de transporte sustituible con respecto a dicho transporte marítimo. Por tanto, la operación producirá solapamiento horizontal respecto a dicha actividad.

⁸ [CONFIDENCIAL]

⁹ [CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL(DC)

- (25) El sector del transporte marítimo ha sido analizado en varios precedentes¹⁰ que han diferenciado entre el tráfico irregular o tramp¹¹ y el tráfico de línea regular. 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, siendo este último tipo de servicios el prestado por SERCOMISA y MEDITERRÁNEA PITIUSA.
- (26) En el caso del **transporte marítimo de pasajeros**, se trata de un mercado que incluye asimismo el transporte de vehículos en régimen de equipaje, y que suele realizarse en buques tipo ferry principalmente diseñados para el transporte de pasajeros y vehículos (como es el caso de SERCOMISA), en buques que combinan el transporte de carga y pasaje (Ro Pax) y en buques de alta velocidad o de tipo jet-foil, fast ferry o catamarán.
- (27) 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 la ruta de transporte de pasajeros Ibiza - Formentera, no cabría valorar la sustituibilidad de ningún otro medio de transporte, puesto que no existe alternativa de transporte aéreo ni por carretera al servicio que prestan las partes y otros operadores en esta línea. Es más, según información aportada por la notificante, en la actualidad no existe un aeropuerto que dé acceso a la isla de Formentera, por lo que ni siquiera se prevé que en el futuro pueda existir dicha alternativa.
- (28) Por tanto, esta Dirección de Competencia considera adecuado y razonable analizar los efectos de la presente operación de concentración en el mercado de transporte marítimo de pasajeros que concierne a la ruta entre las islas de Ibiza y Formentera.
- (29) Por otra parte, en lo que se refiere al sector de **transporte regular de carga** entre las islas de Ibiza y Formentera, la adquirente (SERCOMISA) cuenta con actividades en el mismo. En concreto, SERCOMISA ostenta una participación en la compañía FORMENTERA CARGO, que se dedica al transporte marítimo regular de mercancías entre las islas de Ibiza y Formentera. Para llevar a cabo dicha actividad, FORMENTERA CARGO cuenta con una flota conformada por un único buque, resultando ser su principal competidor en esta actividad la compañía BALEARIA. Al no estar presente la adquirida (MEDITERRÁNEA PITIUSA) en este mercado, no se considera mercado relevante en esta operación.
- (30) En lo que se refiere a la existencia de **solapamientos verticales de relevancia**, se puede concluir que, de acuerdo con la información aportada

¹⁰ C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA, C/0030/07 BALEARIA/SUR COMANAV, N-04006 BALEARIA/UMAFISA etc.

¹¹ 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.

CONFIDENCIAL(DC)

por la notificante, su presencia en otros mercados verticalmente relacionados no genera solapamientos verticales de relevancia como consecuencia de la operación.

- (31) Así, como negocios que podrían estar relacionados verticalmente con la prestación del servicio marítimo regular de transporte de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera, cabe destacar: (i) la concesión en la estación marítima del Puerto de Formentera (explotando directamente el servicio de bar-cafetería y poniendo a disposición de terceros locales comerciales, entre ellos locales y despachos para las empresas navieras y consignatarias);(ii) la explotación en concesión de un varadero en el puerto de Ibiza y (iii) la gestión hotelera realizada en las islas de Ibiza y Formentera.
- (32) En el caso de la concesión en la estación marítima del Puerto de Formentera, y según la información aportada por la notificante, se trata de una actividad que se lleva a cabo en régimen de concesión, cediendo su uso a terceros bajo unas condiciones reguladas por la Autoridad Portuaria de Baleares (p.ej. los precios que deben satisfacer las empresas que se instalen en dicha estación marítima)¹².
- (33) En el caso de la segunda de las actividades, de acuerdo con la información aportada por la notificante, SERCOMISA lleva a cabo la actividad de mantenimiento y reparación de embarcaciones a través de la empresa TANIT IBIZA SPORT, S.A., mediante una concesión administrativa del varadero junto al Muelle Pesquero del Puerto de Ibiza. En Ibiza existen tres varaderos alternativos al ya citado, siendo éstos: el Varadero de Botafoc Ibiza Marina, el Varadero de la Marina de Santa Eulalia y el Varadero situado en el Club Náutico de San Antonio. A éstos habría que sumar otro varadero situado en el puerto deportivo de Formentera.
- (34) Por último, con respecto a la gestión por parte del grupo de SERCOMISA de dos hoteles en Ibiza y dos hoteles en Formentera, no se considera que exista un solapamiento de relevancia en el ámbito vertical, puesto que la cuota de mercado resultaría de escasa relevancia en estos mercados (en todo caso muy por debajo del 25%).

VI.2. Mercado geográfico.

- (35) 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.
- (36) No obstante, en determinados ámbitos geográficos, algunas líneas sí pueden presentar ciertas características diferenciadas de demanda y de oferta que

¹² En el Puerto de Ibiza es la propia AP de Baleares quien concede autorizaciones temporales a los operadores para la utilización de los locales.

CONFIDENCIAL(DC)

aconsejen complementar el estudio global de la ruta considerada con un análisis separado por líneas o conjuntos de líneas¹³.

- (37) En el caso de la presente operación, teniendo en cuenta la información aportada por la notificante, así como el ámbito espacial en el que se prestan los servicios de transporte marítimo de pasajeros por la adquirente y la adquirida, **el mercado geográfico comprendería la ruta de conexión entre las islas de Ibiza y Formentera**, que además no cuenta con ninguna ruta que pueda sustituir dicho servicio, ni en el ámbito del transporte marítimo ni del transporte aéreo.
- (38) Por otro lado, la notificante propone que se valore la existencia de un mercado más amplio de transporte de pasajeros con destino la isla de Formentera, incluyendo las rutas provenientes de la Península con destino Formentera, que se vean obligadas a pasar a través de Ibiza para finalmente llegar a la isla de Formentera.
- (39) A este respecto, la posible existencia de un mercado amplio que incluya rutas de conexión de la isla de Formentera con rutas a la Península (Denia – Formentera) y con otros puntos de Baleares (Palma de Mallorca – Formentera), derivaría de la obligación que en el pasado tenían todos los buques que se dirigían con destino final hacia Formentera de pasar por el puerto de Ibiza en su ruta.
- (40) Sin embargo, actualmente no resulta obligatorio para las navieras pasar por Ibiza de forma obligatoria antes de dirigirse como destino final hacia la isla de Formentera, por lo que las rutas Denia – Formentera y Palma de Mallorca – Formentera no se constituyen como rutas sustitutivas a la ruta Ibiza – Formentera, puesto que los pasajeros de la línea Ibiza – Formentera son, en su gran mayoría, turistas que realizan traslados entre ambas islas durante los periodos vacacionales, además de las personas residentes en Baleares¹⁴ que difícilmente considerarían como sustituible un viaje entre Ibiza y Formentera con un viaje, por ejemplo, entre Denia y Formentera.
- (41) Adicionalmente, la propia notificante reconoce que *“a esta demanda, hay que añadir los pasajeros que llegan a Formentera desde la península (Denia) y Palma de Mallorca, si bien estas rutas son residuales respecto del volumen de pasajeros transportado en la ruta Ibiza – Formentera”*.
- (42) Por tanto, esta Dirección de Competencia considera, de acuerdo con los precedentes y las circunstancias concretas mencionadas, que las líneas que

¹³ Expediente N-07052 BALEARIA/BUQUEBUS: el extinto TDC concluyó respecto a la ruta Sur Península-Estrecho que los residentes de Ceuta y Melilla elegían líneas con origen/destino en esas ciudades, por lo que no eran sustituibles por las líneas que unían con puertos en ciudades de Marruecos, si bien los ciudadanos marroquíes en tránsito hacia su país sí consideraban las líneas origen/destino Ceuta y Melilla sustitutivas con el resto de las líneas con destino Marruecos.

¹⁴ Para la notificante, estos pasajeros representan entre un [CONFIDENCIAL] y un [CONFIDENCIAL]% del pasaje anual aproximadamente.

CONFIDENCIAL(DC)

parten de la Península no son sustitutivas de la línea interinsular Formentera-Ibiza, siendo éste el mercado geográfico afectado por la operación.

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS.

VII.1. Estructura de la oferta.

- (43) La oferta de los mercados de transporte marítimo regular de pasajeros está conformada por un número variable de empresas navieras que transportan pasajeros, pasajeros y vehículos de forma combinada y que incluso pueden transportar de forma simultánea carga y pasajeros en los mismos buques (como sería el caso de FORMENTERA CARGO).
- (44) La oferta en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en la ruta Ibiza – Formentera está constituida por las siguientes navieras: SERCOMISA, BALEARIA, MEDITERRÁNEA PITIUSA y AQUABUS (la compañía FRS entró a operar en el mercado en junio de 2021, pero tras dos meses decidió cerrar sus operaciones en la ruta analizada. A continuación, se muestran las cuotas de las navieras que operan en la ruta Ibiza – Formentera, en porcentaje de volumen de pasajeros transportados, según datos aportados por la Autoridad Portuaria de Baleares (en contestación a requerimiento de información de Dirección de Competencia de fecha 20 de diciembre de 2021):

Cuotas en el mercado de transporte marítimo regular de carga pasajeros en la ruta origen/destino Ibiza - Formentera								
Empresa	2018		2019		2020		2021 ¹⁵	
	Volumen	Porcentaje	Volumen	Porcentaje	Volumen	Porcentaje	Volumen	Porcentaje
SERCOMISA (TRASMAPI) ¹⁶	[CONF]	[50-60]%	[CONF]	[40-50]%	[CONF]	[40-50]%	[CONF]	[40-50]%
MEDITERRÁNEA PITIUSA	[CONF]	[10-20]%	[CONF]	[10-20]%	[CONF]	[10-20]%	[CONF]	[5-10]%
Conjunta	[CONF]	[60-70]%	[CONF]	[60-70]%	[CONF]	[50-60]%	[CONF]	[50-60]%
Balearia	[CONF]	[20-30]%	[CONF]	[30-40]%	[CONF]	[40-50]%	[CONF]	[40-50]%
Aquabus	[CONF]	[5-10]%	[CONF]	[5-10]%	[CONF]	[0-5]%	[CONF]	[0-5]%
FRS ¹⁷	[CONF]	0%	[CONF]	0%	[CONF]	0%	[CONF]	[0-5]%
TOTAL	[CONF]	100%	[CONF]	100%	[CONF]	100%	[CONF]	100%

Fuente: información de la AP de Baleares

- (45) Cabe señalar que las cifras de pasajeros transportados por parte de SERCOMISA incluyen los pasajeros transportados por esta misma compañía a través de su participada FORMENTERA CARGO, que realiza, según datos de la AP de Baleares, un transporte de pasajeros entre Ibiza y Formentera, pero que a efectos de cálculo de volumen resulta residual.

¹⁵ Los datos referentes al año 2021 hacen referencia al periodo enero – septiembre de 2021.

¹⁶ Cifras incluyen pasajeros transportados por FORMENTERA CARGO.

¹⁷ Se incluyen los datos de FRS para los meses que se ha encontrado operativa en la operación de esta línea durante el año 2021.

CONFIDENCIAL(DC)

- (46) Se trata de mercados que presentan capacidad excedentaria, puesto que los buques raramente alcanzan un nivel de utilización del 100% en todas sus rotaciones, y en los que la movilidad de la flota permite el cambio de buques entre líneas con relativa facilidad. Según la información aportada por la Autoridad Portuaria de Baleares, existe en los puertos afectados por la operación una capacidad teórica de unas 140 frecuencias diarias, situándose en los últimos 5 años el máximo de frecuencias diarias en torno a las 100, alcanzándose dichas cifras únicamente en momentos puntuales de la temporada alta turística de los meses de verano¹⁸.
- (47) Respecto a la capacidad y características de los buques de cada una de las navieras presentes en el mercado, y de acuerdo con la información aportada por la notificante en el caso de AQUABUS se trata de la naviera con unos buques de mayor antigüedad (buques de construcción en los años 70), mientras que en el caso del resto de navieras existe una mezcla entre buques más antiguos (de los años 80 y 90) con buques de más reciente construcción, entre 2007 y 2020. En lo que respecta a su capacidad, sería BALEARIA la naviera que contaría con unos buques de mayor capacidad, con 5 buques con capacidad para unos 350 pasajeros y dos buques más con capacidades de 550 y 730 pasajeros respectivamente (flota de 7 buques en total). Dicha naviera estaría seguida de SERCOMISA, cuyos buques (6 buques en total) cuentan con una capacidad entre 300 y 450 pasajeros. En tercer lugar, se encontraría MEDITERRÁNEA PITIUSA cuyos buques (un total de 4 buques) cuentan con capacidad para entre 150 y 200 pasajeros y finalmente AQUABUS, con dos buques con capacidad para 200 pasajeros cada uno.
- (48) Por otra parte, es importante señalar la distinta posición que ocupan los operadores en relación con otros parámetros de competencia más allá de su capacidad instalada.
- (49) En el caso de SERCOMISA, se trata de la compañía más antigua en operación en la línea de Ibiza – Formentera (opera la línea desde los años 70) y cuenta con un arraigo y una imagen de marca en el ámbito de la línea Ibiza – Formentera que, si bien puede no ser muy reconocida en el ámbito nacional, sí que puede resultar un factor diferenciador para determinados clientes, como residentes en las Islas Baleares o para agencias mayoristas de viajes que realizan compras recurrentes en el tiempo.
- (50) Con respecto a la naviera BALEARIA, esta compañía cuenta con un reconocimiento de marca a nivel nacional con el que en principio no cuenta el resto de los operadores en la línea. Además, BALEARIA opera líneas que conectan Formentera con otros destinos (Denia y Palma de Mallorca), no operando el resto de las navieras presentes en la línea, más rutas además de la propia Ibiza – Formentera. En este sentido, BALEARIA opera también otras rutas interinsulares en Baleares, por lo que incluso contaría con la posibilidad

¹⁸ De acuerdo con la información aportada por la notificante sobre los slots asignados en los últimos años por parte de la Autoridad Portuaria, se puede apreciar que existen slots que quedan sin asignar, quedando por tanto cierta capacidad excedentaria en el trayecto Ibiza – Formentera.

CONFIDENCIAL(DC)

de atraer pasajeros de esas otras rutas, que puedan preferir realizar sus viajes con la misma naviera que ya conocen y con la que ya han realizado otros trayectos interinsulares. Asimismo, cuenta con recursos disponibles para mover entre las distintas líneas (buques y tripulación) en caso de que existiera una capacidad excedentaria notable en cualquiera de las líneas que opera. Todos estos factores diferencian claramente a Balearia del resto de sus competidores.

- (51) Por su parte, AQUABUS es la naviera en operación de tamaño más reducido (contó en el año 2018 con una cuota de algo más del [5-10]% mientras que en 2021 su cuota de mercado fue del [0-5]%), aunque cuenta con un factor diferenciador respecto al resto de navieras que operan la línea, ya que es la única naviera que ofrece viajes de tipo “low cost”, en los que rebaja el precio ofertado a sus clientes, sacrificando otros factores como son la calidad de los buques (opera los buques más antiguos de todas las navieras en operación) o el tiempo del trayecto, que en general es de unos 25 – 30 minutos, siendo los tiempo habituales de trayecto de AQUABUS de 60 minutos. El hecho de seguir una estrategia de billetes “low cost” permite a esta compañía tener, según la información aportada por la notificante, una ocupación media mayor que la del resto de operadores, operando únicamente los meses de temporada alta vacacional (mayo a octubre).
- (52) Por último, MEDITERRÁNEA PITIUSA, a diferencia del resto de navieras, que cuentan con características diferenciadoras respecto a sus competidoras, no destaca especialmente, de acuerdo con la mayoría de las respuestas a los requerimientos de información enviados por esta Dirección de Competencia, en ninguna de las categorías que a continuación se describen (precio, calidad, imagen de marca, etc.). Así, si bien BALEARIA considera que MEDITERRÁNEA PITIUSA sí que sería un actor competitivo importante en el mercado, no lo es para ninguno de los touroperadores consultados. En concreto, uno de los touroperadores consultados señala: *“nosotros vendemos menos Mediterránea Pitiusa porque tiene menos trayectos, algunos barcos son más viejos y más lentos (45 minutos) y tienen una imagen de marca más débil frente a las demás navieras que tienen más taquilla, más venta on line y una red comercial más desarrollada con una imagen de marca bastante más visible.”*

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

- (53) La demanda de los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros está principalmente constituida por los consumidores individuales que, o bien acuden directamente a las delegaciones y agencias marítimas de las navieras para comprar sus billetes (canales a los que se suma en los últimos años el canal online de venta), o bien los adquieren a través de agencias de viajes minoristas. Otro segmento de la demanda de billetes estaría constituido por tour-operadores, que ofrecen a sus clientes paquetes vacacionales que incluyen los servicios de transporte marítimo.

CONFIDENCIAL(DC)

- (54) Esta demanda es, por lo general, menos sensible al precio que en el caso del transporte de carga, debido a su carácter no profesional más orientado a viajes de tipo vacacional y de ocio, y a su reducida capacidad de negociación (que resulta superior en el caso de los tour-operadores¹⁹).
- (55) Con respecto al tráfico analizado dentro de la presente operación, y según la información aportada por la notificante, la demanda estaría principalmente compuesta por turistas que acuden especialmente en periodos vacacionales a la isla de Ibiza, principalmente por vía aérea, y deciden visitar la isla de Formentera durante dicho periodo vacacional. A esta demanda habría que sumar los pasajeros residentes en Baleares, que utilizan de forma recurrente esta línea por diversos motivos, y que la notificante estima que supondrían entre un [CONFIDENCIAL]% y un [CONFIDENCIAL]% del pasaje total.
- (56) En términos generales, se trata de una demanda estacional que se centra sobre todo en los meses de verano, y que se ha visto afectada por la evolución negativa del sector turístico en los últimos años como consecuencia de la crisis económica derivada de la pandemia del COVID – 19.
- (57) Con respecto a los precios, se trata de un elemento de competencia importante en el mercado de servicio regular de transporte de pasajeros. Sobre las tarifas generales se aplican habitualmente descuentos y ofertas promocionales de diversa índole, en función de criterios tales como el número de billetes adquiridos, la compra de billetes de ida y vuelta, la anticipación de la compra, la inclusión o no del vehículo, etc.
- (58) En el caso de los residentes en las Islas Baleares, la normativa aplicable reconoce ciertas bonificaciones²⁰ al transporte marítimo de pasajeros (no para transporte de vehículos) al objeto de facilitar su movilidad con el resto del territorio nacional y los desplazamientos interinsulares.
- (59) Por otro lado, en lo que se refiere a la fijación de precios por parte de las navieras en la ruta Ibiza – Formentera, debe señalarse que la fijación de las tarifas se realiza libremente por parte de las navieras, no existiendo tarifas máximas reguladas por parte de la Autoridad Portuaria de Baleares. El precio medio de los trayectos se sitúa entre los 10 y los 20 euros según la información aportada por la notificante, basada en los precios fijados por ella misma y por sus competidores (la información es pública y se puede consultar en las páginas web de cada naviera).

¹⁹ De acuerdo con la información aportada por la notificante, efectivamente los precios ofrecidos a los tour-operadores que les demanda sus billetes son más bajos en comparación con los billetes individuales ofrecidos a los viajeros finales que compran los mismos de forma individual.

²⁰ El Real Decreto 949/2018, de 27 de julio, por el que se modifica la cuantía de la subvención al transporte regular, aéreo y marítimo, de los residentes en los territorios no peninsulares con el resto del territorio nacional, de conformidad con lo previsto en la disposición adicional centésima cuadragésima séptima de la Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018, aumentó al 75% el porcentaje de bonificación para los residentes de Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla en trayectos directos, de ida o vuelta, entre territorio no peninsular que corresponda y el resto del territorio nacional. Asimismo, el porcentaje de bonificación aplicable para los viajes interinsulares también queda fijado en el 75%.

CONFIDENCIAL(DC)

- (60) En el caso de SERCOMISA y de MEDITERRÁNEA PITIUSA, los precios medios que han ofertado en los últimos tres años han oscilado efectivamente entre los 10 y los 20 euros, siendo en la mayoría de los casos más elevados los precios de MEDITERRÁNEA PITIUSA y habiéndose producido una ligera subida de precio coincidiendo con el comienzo de la pandemia del coronavirus en 2020. Así, los precios medios aplicados han sido los siguientes:

Niveles medios de precios practicados por SERCOMISA y MEDITERRÁNEA PITIUSA años 2019 - 2021					
Empresa	Año	Precio medio general	Precio medio compra antelación	Precio medio para grupos	Precio medio tour operadores
SERCOMISA	2019	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
	2020	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
	2021	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
MEDITERRÁNEA PITIUSA	2019	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
	2020	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]
	2021	[CONF]	[CONF]	[CONF]	[CONF]

Fuente: contestación a requerimiento de información de la notificante

- (61) En el caso de BALEARIA, principal competidor de las partes en la ruta Ibiza – Formentera, los precios medios que han ofertado, según la información que dicha compañía ha aportado, fueron de [CONFIDENCIAL] euros de media durante el año 2019, de [CONFIDENCIAL] euros de media en 2020, y de [CONFIDENCIAL] euros de media en 2021. BALEARIA ha desglosado los datos aportados por meses, [CONFIDENCIAL] observándose [CONFIDENCIAL]. Los precios aportados por BALEARIA son referidos al precio general para billetes individuales, sin contar posibles descuentos por compras anticipadas, para grupos o para tour operadores.
- (62) Finalmente, hay que señalar que esta Dirección de Competencia ha realizado solicitudes de información a los principales clientes touroperadores de la notificante, con el objetivo de conocer cuál es su visión sobre la dinámica competitiva del mercado afectado por la presente operación. Se trata de compañías turísticas que, con una cierta periodicidad, adquieren billetes a la notificante para posteriormente incluir los mismos en sus paquetes turísticos destinados a los clientes minoristas finales.
- (63) En general, las respuestas de los clientes consultados apuntan a señalar que MEDITERRÁNEA PITIUSA no ha venido ejerciendo una fuerte presión competitiva en los últimos años sobre el resto de los operadores en el mercado:
- Así, por ejemplo, TUI ESPAÑA responde que: *“nuestra opinión es que MEDITERRÁNEA PITIUSA no es un competidor relevante en la ruta Ibiza – Formentera, aunque nos es difícil valorar qué grado de intensidad ha podido ejercer dicha naviera en el mercado en los últimos años ya que nuestra empresa no ha tenido relación comercial con ella”*.

CONFIDENCIAL(DC)

- En el caso de la UTE MUNDIPLAN, señalan que *“indicar que MEDITERRÁNEA PITIUSA nunca ha realizado ninguna acción comercial ni contacto con MUNDIPLAN para ofrecer sus servicios”*.
- Por otro lado, señala IBIZA PARADISE que *“MEDITERRÁNEA PITIUSA siempre ha sido un competidor, pero nunca ha tenido tantos barcos para cubrir horarios como TRASMAPI”* y *“creo que está [en referencia a M. PITIUSA] detrás de TRASMAPI y BALEARIA”*.
- En el caso de JUMBO TOURS, responden que *“no consideramos a MEDITERRÁNEA PITIUSA un gran competidor en el sector marítimo, debió a los precios (elevados comparados a su competencia) y flota (barcos pequeños, comparados a los ofrecidos en competencia)”*.
- Finalmente, VIAJES ISLAMAR señala que MEDITERRÁNEA PITIUSA *“no era un competidor relevante, ya que para nuestro tipo de operativa, los barcos que tenían, no estaban al mismo nivel en cuanto a velocidad, horarios y presencia, que el de las dos restantes compañías. Realmente solo lo utilizábamos por horarios y para repartir el mercado”*.

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

- (64) El ejercicio de la actividad de transporte marítimo regular de pasajeros interinsular en el ámbito de las Islas Baleares está sometido al régimen de comunicación previa recogido en el artículo 7 de la Ley 11/2010, de 2 de noviembre, de ordenación del transporte marítimo de las Illes Balears. A tales efectos, las personas interesadas en prestar dichos servicios deben notificar su voluntad de realizarlas a la consejería competente, con antelación mínima de 15 días al inicio de la actividad, debiendo acreditar el cumplimiento de los requisitos legales preceptivos para ejercerla.
- (65) El artículo 8.1. de la Ley 11/2010 recoge los requisitos que deben cumplirse para llevar a cabo servicios de transporte marítimo objeto de dicha Ley, debiendo cumplirse los siguientes:
- a) Tener la condición de empresa naviera española o de armador comunitario.
 - b) Estar inscritas en uno de los registros de empresas navieras, regulados en la Ley 27/1992, de puertos del Estado y de la marina mercante, o en la norma que la modifique.
 - c) El título de propiedad, de arrendamiento o de fletamento u otro por tiempo que asegure la disponibilidad sobre el conjunto de los buques que sean destinados a la línea.
 - d) Acreditar que el buque o los buques que se destinan al transporte cumplen los requisitos exigidos por la normativa vigente para poder navegar y los requerimientos técnicos y de seguridad en función de las características del transporte a realizar.

CONFIDENCIAL(DC)

- e) La comunicación de los cuadros de precios o tarifas previstos.
 - f) La garantía de una duración de la prestación del servicio no inferior a doce meses, cuando el itinerario afecte a una línea regular ya existente, salvo causas excepcionales debidamente acreditadas.
 - g) Disponer de los seguros obligatorios de viajeros y de responsabilidad civil por daños a terceras personas con ocasión del transporte que exija la normativa mercantil vigente.
 - h) Cualquier otro requisito referente al buque, a su tripulación y a la actividad de transporte que se pretende desarrollar que sea legalmente exigible.
- (66) Desde un punto de vista legal, no parecen por tanto existir sustanciales barreras de entrada a este mercado, más allá del cumplimiento de los citados requisitos, que además no exigen tener la propiedad sobre los buques que van a ser utilizados para las operaciones de transporte, ni tampoco fijan un número mínimo de flota (con un solo buque en operación, en propiedad o arrendado, se puede comenzar a prestar servicio en la ruta).
- (67) Los precedentes consultados tampoco han venido considerando que los factores económicos constituyan un obstáculo a la entrada en estos mercados. Y ello porque los potenciales entrantes pueden acceder al mercado sin necesidad de realizar cuantiosas inversiones en la adquisición de flotas de buques, pudiendo recurrir a fórmulas alternativas 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 contempla la legislación española²¹.
- (68) Asimismo, según se señala en el precedente C/0922/18 NAVIERA ARMAS/ TRASMEDITERRÁNEA, los astilleros especializados en embarcaciones de alta velocidad (como pueden ser las utilizadas por las compañías que operan la ruta Ibiza – Formentera) ofrecen facilidades para la adquisición de buques, llegando a financiar un porcentaje muy significativo de las embarcaciones que se construyen.
- (69) Por otra parte, algunos precedentes han planteado la existencia de ciertos elementos que podrían suponer en la práctica barreras de entrada estos mercados, entre otros, la necesidad de contar con ciertos espacios de atraque en los puertos de origen y destino, utilizables bien en exclusiva, mediante concesión por la autoridad portuaria correspondiente, o de forma compartida con otros operadores.
- (70) En este sentido, el notificante señala que SERCOMISA cuenta, por un lado, con una autorización temporal con destino a espacio de taquilla para venta de billetes, otra para colocación de planchas de pasaje y otra autorización de

²¹ Real Decreto 874/2017, de 29 de septiembre, por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques, o el régimen fiscal REBECA.

CONFIDENCIAL(DC)

atraque (asignados por la AP de Baleares sin exclusiva para ninguna naviera, según confirma la propia APB). Estas autorizaciones de la AP de Baleares se otorgan a título individual a cada una de las navieras que así lo requieren. Por otra parte, existe una autorización temporal a favor de BALEARIA para manejar y disponer de una rampa para carga de vehículos en los buques en Ibiza y en Formentera, que dicha compañía comparte con el resto de las navieras que operan la ruta Ibiza – Formentera.

- (71) Además de dichas autorizaciones, necesarias para la prestación del servicio, SERCOMISA cuenta con una concesión administrativa para la explotación y gestión de locales, espacios comerciales y oficinas en la estación marítima del Puerto de la Savina (Formentera), gestionando la puesta a disposición para las navieras de locales, despachos y superficies abiertas para el desarrollo de actividades comerciales. En este sentido, AQUABUS ha señalado que considera que, de producirse la operación, SERCOMISA “[CONFIDENCIAL]”.
- (72) En este sentido, y a requerimiento de esta Dirección de Competencia, la AP de Baleares señala que las concesiones con las que cuenta SERCOMISA en el puerto de la Savina, no pueden suponer una ventaja para SERCOMISA en la prestación del servicio en la línea Ibiza-Formentera. En cualquier caso, y dado que la concesión finaliza el 18 de enero de 2028, en la medida en que los activos de la concesión, incluidas las taquillas de ventas de billetes, son puestos a disposición de terceros, y que existen otros canales complementarios, como las taquillas en el puerto de Eyvissa (Ibiza), donde es la propia Autoridad Portuaria de Baleares quien concede directamente a las navieras el uso de las taquillas como puntos de venta, y la comercialización *on line*, no podría ser considerado una barrera de entrada significativa.
- (73) Además, cabe señalar, en línea con el párrafo anterior, que la Autoridad Portuaria regula los términos en que debe producirse la concesión y, entre otros aspectos relevantes, fija las tarifas que deben satisfacerse por cada uno de los distintos locales incluidos en la concesión de la estación marítima de La Savina a favor de SERCOMISA.
- (74) Sin embargo, esta Dirección de Competencia estima que existen otros elementos en el mercado analizado que podrían representar una barrera potencial a la entrada al mismo.
- (75) En primer lugar, con respecto a la asignación de slots (horarios) para la prestación de servicio en el mercado analizado, determinados precedentes como el expediente C/0922/18 NAVIERA ARMAS / TRASMEDITERRÁNEA han contemplado la posibilidad de que la preselección de horarios de las navieras ya implantadas frente a cualquier nuevo entrante pueda suponer una ventaja para las compañías establecidas en el mercado frente a los potenciales entrantes.
- (76) De hecho, la propia AP de Baleares reconoce en su respuesta a requerimiento de información de 20 de diciembre de 2021 que *“con carácter general, en caso de que una o varias navieras soliciten los mismos horarios del mes en curso*

CONFIDENCIAL(DC)

para el siguiente mes en estudio, se mantienen los atraques ya asignados. En caso de que un operador solicite un horario distinto deberá adaptarse a la disponibilidad de atraques resultantes". Es decir, que aquellas navieras que cuenten con una mayor antigüedad en la línea y por tanto tengan unos determinados slots asignados por la AP de Baleares, contarán con ventaja para mantener dichos slots ante nuevos entrantes a la ruta. En este sentido es preciso señalar que SERCOMISA es la naviera más antigua en operación en la ruta Ibiza – Formentera.

- (77) Por tanto, esta Dirección de Competencia valora como una potencial barrera de entrada relevante la existencia de una preferencia en la asignación de slots por las navieras ya establecidas frente a las nuevas navieras, puesto que este sistema de asignación supone en la práctica una desventaja de las nuevas entrantes especialmente frente a las navieras con más antigüedad de operación en la ruta Ibiza – Formentera, como puede ser la propia SERCOMISA.
- (78) En segundo lugar, y de acuerdo con la información aportada por la AP de Baleares, existe un proceso abierto en la actualidad para la renovación y cambio normativo relacionado con la capacidad instalada en la línea Ibiza – Formentera. Según dicha información, se estaría tramitando una nueva ordenanza para modificar la asignación de atraques en la línea analizada en la presente operación. La AP de Baleares habría contratado a una empresa externa y estaría tramitando un expediente (E21-0158) denominado *"Asistencia técnica para la elaboración de ordenanzas reguladoras, y pliego de bases y cláusulas para asignación de atraques en los puertos de Eivissa y la Savina"*. La AP de Baleares prevé que, mediante dicha regulación, se modifique a la baja la capacidad instalada actualmente en la línea, con el objetivo de mejorar la seguridad en el tráfico portuario y, por tanto, se pueda dar una eventual reducción de prestadores del servicio en la línea Ibiza – Formentera. Tal y como señala la AP de Baleares *"La imposibilidad de desarrollo de maniobras simultáneas puede introducir una limitación en el acceso y salida de buques a puestos de atraques concretos, conllevando una disminución efectiva del número de slots disponibles en dichos puertos, pero resulta inexcusable desde el punto de la seguridad y viene obligada por el incremento de solicitudes de atraque (especialmente en época estival) en los últimos años, y las limitaciones de capacidad infraestructural de estos puertos"*. El objetivo de la AP de Baleares es que dicha regulación pueda entrar en vigor antes del 1 de junio de 2022.
- (79) Por tanto, nos encontraríamos ante una circunstancia (la reducción previsible de capacidad en la línea Ibiza – Formentera) que podría afectar de manera negativa a la competencia efectiva, también la actual, que se ejerce en dicho mercado, y de manera especial a los potenciales entrantes en dicha línea. De esta manera se estaría limitando las oportunidades de entrada y establecimiento a largo plazo para nuevos competidores en la línea Ibiza – Formentera.

CONFIDENCIAL(DC)

- (80) La compañía BALERIA, por su parte, considera en respuesta a requerimiento de información de esta Dirección de Competencia que debería limitarse la capacidad de SERCOMISA una vez adquirida MEDITERRÁNEA PITIUSA para poder solicitar slots en el ámbito de la línea Ibiza – Formentera: “es por esto, por lo que esta parte propone, que en lugar de realizar la operación como una concentración económica a través de una toma de control exclusivo por parte de SERCOMISA de MEDITERRÁNEA PITIUSA, se materialice como una fusión por absorción, para convertirse en una única empresa y tener las mismas condiciones competenciales que cualquier otra naviera que opere en la misma línea”.
- (81) No obstante, la asignación de slots, que como se ha dicho está siendo objeto en la actualidad de revisión, corresponde a la Autoridad portuaria, de acuerdo con los criterios que estime oportunos, independiente al margen de la naturaleza jurídica que revista la operación.
- (82) Finalmente, y en lo que respecta al análisis de la competencia potencial, en los últimos 5 años ha accedido a prestar servicio en la ruta Ibiza – Formentera la naviera FRS, que comenzó sus operaciones en junio de 2021. De acuerdo con la información presentada por la notificante, la entrada de esta naviera en el mercado suponía una clara señal de la factibilidad de entrada de nuevos operadores al mercado y la ausencia de barreras de entrada reseñables para nuevos entrantes.
- (83) Sin embargo, en agosto del año 2021 la compañía FRS sufrió un accidente durante la operación de uno de sus trayectos entre las islas de Ibiza y Formentera y, posteriormente, tomó la decisión empresarial de abandonar las operaciones en la línea Ibiza – Formentera (en diciembre de 2021 abandona de forma definitiva sus operaciones en la línea²²), por lo que no puede valorarse razonablemente a partir de dicha entrada si resulta viable para una nueva empresa prestar sus servicios a medio y largo plazo en la línea de transporte marítimo regular de pasajeros entre Ibiza y Formentera.
- (84) Finalmente, cabría señalar que, según datos recopilados por la Dirección de Competencia, existen dos operadores en el ámbito de transporte marítimo regular de pasajeros interinsular en Baleares (Trasmediterránea y Corsica Ferries), que por su entidad y capacidad podrían considerarse como los dos competidores potenciales con más posibilidades de poder entrar a la operación de la línea Ibiza – Formentera, puesto que, además de tratarse de empresas reconocidas y de un cierto tamaño (y que cuentan por tanto con los recursos necesarios para comenzar las operaciones en dicha línea), ya se encuentran operando líneas como las de Formentera – Mallorca, Ibiza – Palma de Mallorca, Palma de Mallorca – Menorca (en el caso de Trasmediterránea), o Mallorca (Alcudia) – Menorca (en el caso de Corsica Ferries).

²² <https://www.periodicodeibiza.es/pitiusas/ibiza/2021/12/01/1674529/naviera-frs-abandona-definitivamente-linea-ibiza-formentera-baleares.html>

CONFIDENCIAL(DC)

- (85) Teniendo en cuenta todo lo anterior, esta Dirección de Competencia no considera que exista una alta probabilidad de entrada de nuevos competidores alternativos a la línea Ibiza – Formentera en el corto plazo. Así, si bien existen potenciales competidores con capacidad para entrar y operar la línea haciendo frente a las empresas ya instaladas, en la medida en que son operadores con presencia en otras rutas y marcas reconocidas, la rentabilidad de la nueva entrante dependerá del volumen de slots disponibles (que se prevén reducir con el mencionado cambio normativo iniciado) y de la calidad de los slots, es decir, la demanda asociada a los slots asignados (la asignación que realice la AP de Baleares, podrá primar la antigüedad, como venía haciendo hasta el momento, o favorecer la competencia entre operadores por la asignación de los mismos, teniendo en cuenta otros criterios como precio y calidad de los servicios prestados).

VII.4. Eficiencias.

- (86) De acuerdo con la información aportada por la notificante, la operación de concentración comunicada a la CNMC no se efectúa con el objetivo de lograr una mejora en los sistemas de producción y/o comercialización de las sociedades partícipes, sino que la motivación principal es [CONFIDENCIAL] situación que ha derivado de la crisis asociada a la pandemia del COVID – 19, afectando de forma importante al sector turístico en las islas de Ibiza y Formentera.
- (87) Añade la notificante que, una vez ejecutada la operación comunicada, los intereses de los consumidores se mantendrían inalterados, puesto que la oferta que existe en el mercado actualmente se mantendrá incólume en todas sus condiciones, tanto a nivel de horarios ofrecidos, como en precios de venta al público, entre otros. La operación, por tanto, no aportará eficiencias para el progreso técnico ni económico por razón de su ejecución, en palabras de la notificante.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN.

- (88) La operación notificada consiste en la adquisición por parte de SERCOMISA del control exclusivo de la sociedad MEDITERRÁNEA PITIUSA, cuyas actividades se desarrollan en el sector de transporte marítimo regular de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera. De esta forma, VARADERO VALENCIA, la entidad vendedora, se desprende de sus participaciones en MEDITERRÁNEA PITIUSA, dadas las pérdidas acumuladas por la adquirida, derivadas de la situación extraordinaria de la caída turística provocada por la pandemia del COVID – 19.
- (89) La operación notificada supone la consolidación de SERCOMISA como el primer operador en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros, incluyendo el transporte de vehículos como equipaje, en la línea Ibiza - Formentera, al adquirir a la tercera operadora en el mercado por cuota (MEDITERRÁNEA PITIUSA).

CONFIDENCIAL(DC)

- (90) Así, SERCOMISA se hará con una cuota de aproximadamente un [50-60]% (con una adición del [5-10]% de MEDITERRÁNEA PITIUSA) en el mercado afectado. Cabe señalar que la cuota de ambas compañías venía siendo decreciente en los últimos años²³, habiendo aumentado su cuota en el mercado BALEARIA²⁴, principal competidor en el mercado para SERCOMISA. Esto es, en los últimos años SERCOMISA ha cedido parte de su cuota de mercado en favor de su principal competidor. En esta línea también se encontraría operativa la compañía AQUABUS, cuya cuota durante el año 2021 fue de alrededor de un [0-5]%, decreciendo dicha cuota desde un [5-10]% en 2018.
- (91) La operación supondría, por tanto, la consolidación de SERCOMISA como primer operador por cuota en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros en la ruta Ibiza – Formentera, quedando como competidor más cercano BALEARIA con una cuota que ha ido en aumento en los últimos 3 años.
- (92) En lo que se refiere a posibles solapamientos verticales que pudiera generar la presente operación, pueden descartarse los mismos teniendo en cuenta la información aportada por la notificante. En esta línea, tampoco la AP de Baleares considera que las concesiones administrativas con las que cuenta SERCOMISA en el puerto de La Savina (Formentera) puedan suponer una ventaja competitiva en la prestación del servicio en la línea Ibiza – Formentera.
- (93) De todo el análisis anterior se concluye que la operación notificada podría generar potenciales problemas relacionados con el paso de 4 a 3 operadores en el mercado relevante analizado
- (94) A este respecto resulta relevante la información que han aportado durante la instrucción mediante distintos requerimientos de información, tanto la notificante como los competidores y los touroperadores, en lo que se refiere a la posición competitiva en el mercado de MEDITERRÁNEA PITIUSA.
- (95) Por un lado, [CONFIDENCIAL] indica que en los últimos años MEDITERRÁNEA PITIUSA no ha ejercido una competencia decisiva en el mercado analizado, puesto que el motivo principal de su venta ha sido [CONFIDENCIAL]²⁵, [CONFIDENCIAL].
- (96) Por otra parte, en lo que se refiere a la posición competitiva de MEDITERRÁNEA PITIUSA en el mercado analizado (línea de transporte marítimo regular de pasajeros Ibiza – Formentera), y según la información recibida y analizada por esta Dirección de Competencia, podría concluirse que esta naviera no ejerce en el mercado una fuerte presión competitiva sobre el

²³ En el caso de SERCOMISA, su cuota ha pasado de un [50-60]% en el año 2018 a un [40-50]% en 2021. En el caso de MEDITERRÁNEA PITIUSA, su cuota ha pasado del [10-20]% en 2018 a un [5-10]% aproximadamente en 2021.

²⁴ La cuota de BALEARIA en el mercado afectado ha pasado del [20-30]% en 2018 a un [40-50]% en el año 2021.

²⁵ [CONFIDENCIAL]

CONFIDENCIAL(DC)

- resto de navieras, teniendo en cuenta una serie de factores (además de la [CONFIDENCIAL] que ha atravesado la compañía en los últimos años).
- (97) En primer lugar, resulta relevante señalar que la naviera BALEARIA ha ejercido una importante presión competitiva sobre el resto de los operadores en el mercado en los últimos años, incluida la propia MEDITERRÁNEA PITIUSA. Así, BALEARIA ha pasado de ostentar una cuota del [20-30]% en el año 2018, a tener una cuota del [40-50]% en el año 2021. Se evidencia, por tanto, la fuerte presión competitiva que viene ejerciendo esta compañía sobre sus competidores, arrebatando parte de su cuota a SERCOMISA y a MEDITERRÁNEA PITIUSA (pasan de un [50-60]% a un [40-50]% y de un [10-20]% a un [5-10]% respectivamente).
- (98) En segundo lugar, con respecto a los factores competitivos que diferencian a cada naviera, y que por tanto representan un valor añadido para competir con respecto al resto de los operadores en el mercado, se desprende de la información obtenida por esta Dirección de Competencia, que cada uno de los operadores puede diferenciarse del resto por algún rasgo con el que el resto en principio no cuenta. Tal como se señaló en el apartado referido a la estructura de la oferta, cada una de las compañías navieras presentes en la línea cuenta con un factor diferenciador respecto al resto de navieras: en el caso de SERCOMISA su arraigo e imagen de marca derivados de su antigüedad en la línea; en el caso de BALEARIA su reputación e imagen de marca, así como su interoperabilidad en Baleares; y en el caso de AQUABUS su estrategia low-cost de precios. Sin embargo, MEDITERRÁNEA PITIUSA no contaría, a priori, con ninguna característica diferenciadora respecto a sus competidores, tal como han reflejado en sus contestaciones tanto la notificante como las empresas touroperadoras clientes de las navieras de esta línea.
- (99) Por todo lo anterior, y como ya se apuntó anteriormente, no parece que MEDITERRÁNEA PITIUSA ejerza una fuerte presión competitiva sobre el resto de navieras que operan la línea Ibiza – Formentera, teniendo en cuenta: (i) [CONFIDENCIAL]; (ii) la cesión de cuota de mercado a favor sobre todo de BALEARIA; (iii) la ausencia de una ventaja competitiva clara frente a sus competidores en la línea, como pueden ser entre otras la reputación e imagen de marca (SERCOMISA), el reconocimiento a nivel nacional e internacional y la operación de otras rutas alternativas en el ámbito de Baleares (BALEARIA) o los bajos precios ofrecidos a los consumidores (AQUABUS), no destacando por tanto MEDITERRÁNEA PITIUSA de manera especial en ninguna de estas parcelas (ni en precios -que, salvo en una tipología resultaban ser en todos los casos más elevados que los ofrecidos por la adquirente- ni en calidad del servicios o tiempos de trayecto, que más o menos están estandarizados, ni en reputación e imagen de marca).
- (100) De hecho, tal y como señalan los touroperadores consultados, MEDITERRÁNEA PITIUSA no era considerada por éstos en general como un actor competitivo en el mercado capaz de disciplinar el comportamiento del

CONFIDENCIAL(DC)

resto de navieras, especialmente de las dos más grandes en operativa (SERCOMISA y BALEARIA). Además de señalar este hecho, consideran en general en sus respuestas que la operativa en el mercado, a nivel de precios, calidad de servicio y frecuencias no resultará afectada por la presente operación de concentración.

- (101) No parece, por tanto, que la desaparición de PITIUSA, dadas las circunstancias concretas analizadas en este caso, vaya a suponer un deterioro relevante en las condiciones de precios o calidad aplicadas por las navieras a sus consumidores, teniendo en cuenta que las dos compañías que en principio obtendrían la mayor cuota (SERCOMISA y BALEARIA, ya que AQUABUS quedaría con una cuota mucho más reducida) son competidores directos y que han ido arrebatándose cuota de mercado entre ellos en los últimos años, sin que MEDITERRANEA PITIUSA haya ejercido una presión competitiva significativa. En todo caso, aunque no existen tarifas máximas para la prestación de los servicios aquí analizados, la Autoridad Portuaria de Baleares recoge anualmente las tarifas a aplicar por parte de las navieras, por lo que podría detectarse de manera relativamente sencilla cualquier subida de precios injustificada aplicada por las compañías que operan la ruta.
- (102) Por otro lado, como ya se ha mencionado, no existirían barreras legales sustanciales de entrada a este mercado y, desde el punto de vista regulatorio, si bien el procedimiento vigente de asignación de slots portuarios podría no favorecer la entrada de nuevos operadores, lo cierto es que FRS consiguió acceder al mercado en junio de 2021 y que en esta línea Ibiza – Formentera, el número de operadores es superior al habitual en otras líneas interinsulares. Por tanto, si bien mejorable, la situación regulatoria actual permitiría, en principio, la aparición de nuevos entrantes, para el desarrollo de esta actividad, bien de forma más estable, bien vinculada al crecimiento de la demanda en la temporada alta, existiendo competidores potenciales que cuentan a priori con mayor probabilidad de entrada en esta línea, sin perjuicio de que pudieran aparecer otros, como son las compañías Trasmediterránea y Corsica Ferries, considerando factores como su tamaño, recursos, y presencia consolidada en la operación de varias rutas de transporte marítimo regular de pasajeros en el ámbito interinsular de Baleares.
- (103) Sin embargo, existiría un elemento de carácter regulatorio que podría configurarse en el mercado como una posible barrera a la entrada de nuevos competidores, entorpeciendo la aparición de cierta presión competitiva, factible incluso en el escenario de ausencia de la empresa adquirida. Así, el proceso abierto de revisión regulatoria sobre la capacidad instalada en los puertos que afectan a la ruta Ibiza – Formentera sí podría suponer la reducción en un futuro próximo (la previsión de la AP de Baleares es que la nueva regulación entre en vigor antes del 1 de junio de 2022) de las posibilidades de entrada para nuevos competidores, al verse reducida la flota global en operación en el mercado analizado. Asimismo, esta nueva configuración en el mercado podría afectar a las empresas que se encuentran actualmente

CONFIDENCIAL(DC)

prestando servicio y, especialmente, a los operadores de menor entidad como la compañía AQUABUS, que en la actualidad cuenta ya con una cuota reducida en el mercado, y que ha ido perdiendo presencia en el mercado en los últimos 3 años, así como a potenciales entrantes en su caso. En todo caso, habría que considerar que este proceso se inicia en un mercado con capacidad excedentaria, pues tal y como señalaba la AP de Baleares de una capacidad técnica de 140 frecuencias diarias, el máximo de los últimos años se sitúa en 100 frecuencias en la temporada alta.

- (104) En conclusión, teniendo en cuenta todo lo anterior, puede descartarse la existencia de riesgos para la competencia efectiva derivados de la presente operación, bien relacionados con la calidad de prestación del servicio (buques en que se presta el servicio), bien con los precios aplicados a los consumidores, dada la escasa presión competitiva que suponía MEDITERRÁNEA PITIUSA en el mercado.
- (105) No obstante, se considera que los cambios regulatorios previstos revestirán una especial relevancia en cuanto al mantenimiento de la posibilidad de entrada de nuevos competidores e incluso en relación con la pervivencia de los operadores actuales.

CONFIDENCIAL(DC)

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.

CONFIDENCIAL(DC)