

NOTA SUCINTA

1. ANTECEDENTES

Con fecha 16 de junio de 2021 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), notificación de la operación de concentración consistente en la adquisición por GRIMALDI TERMINAL DE BARCELONA, S.L. (GTB), sociedad perteneciente al grupo GRIMALDI, del control exclusivo de TERMINAL FERRY DE BARCELONA, S.L.U. (TFB), empresa que gestiona una terminal pública de carga rodada y pasajeros localizada en los muelles de Poniente y San Beltrán del puerto de Barcelona, notificación que dio lugar al expediente C/1305/22 GRIMALDI/TFB.

Junto a esta notificación GRIMALDI presentó una propuesta de compromisos, conforme a lo dispuesto en el artículo 59 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC) y el artículo 69 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (RDC).

Conforme al artículo 57.1 de la LDC, la Dirección de Competencia formó expediente y elaboró el correspondiente informe de la operación junto con una propuesta de resolución.

El Consejo de la CNMC ha adoptado, con fecha 7 de septiembre de 2022, resolución en primera fase, en la que se acuerda iniciar la segunda fase del procedimiento conforme al artículo 57.2 c) de la LDC, por considerar que la citada operación de concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados de gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros.

Conforme al artículo 36 de la LDC, el plazo máximo para dictar y notificar resolución del Consejo de la CNMC es de dos meses en la segunda fase, según lo previsto en el artículo 58 de la LDC, a contar desde la fecha en que el Consejo de la CNMC acuerda la apertura de la segunda fase.

2. LAS PARTES

2.1. GRIMALDI

Es un grupo italiano principalmente activo en el transporte marítimo regular de carga (rodada, contenedores y coches) y pasajeros en el Mediterráneo, Norte de Europa, África occidental, mar Báltico y América del Norte y del Sur.

En España, GRIMALDI está activo en la prestación de servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros entre puertos españoles y de terceros países¹ y,

¹ 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.

desde 2021, tras la adquisición de los activos propiedad del grupo ARMAS, en la prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre la Península y las Islas Baleares e interinsular balear². Adicionalmente, GRIMALDI gestiona cuatro terminales de carga y pasajeros en España (dos en el puerto de Valencia, una en el puerto de Barcelona y otra en el puerto de Sagunto).

2.2. TFB

TFB es una sociedad española perteneciente al grupo ARMAS que gestiona una terminal pública de carga rodada y pasajeros localizada en los muelles de Poniente y San Beltrán del puerto de Barcelona, que cuenta con una superficie de 99.993 m², cuatro líneas de atraque y una terminal de pasajeros.

3. MERCADOS RELEVANTES

Gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros

En base a los precedentes nacionales y comunitarios, que sin establecer una definición precisa, han considerado una posible división del mercado en función del tipo de buque que llega a la terminal y a la vista de los buques a los que prestan servicios las terminales gestionadas por GRIMALDI y por TFB en el puerto de Barcelona (buques Ro/Ro y Ro/Pax), se analizará la incidencia de la operación en los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros en el puerto de Barcelona.

Desde un punto de vista geográfico, en base a los precedentes, que, sin cerrar la definición exacta de mercado, han venido considerando que los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros tienen un ámbito geográfico más amplio que el propio puerto, en función de las áreas de atracción de cada puerto y teniendo en cuenta el ámbito de actuación de las empresas afectadas, se analizará los efectos de la operación en el puerto de Barcelona (aportando asimismo información de las áreas Levante-Cataluña y Cataluña).

Mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros

Se trata de mercados verticalmente relacionados con los de gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en los que está presente GRIMALDI.

Desde un punto de vista geográfico, en el caso del mercado del transporte marítimo de **carga** en la zona Península-Baleares, puede considerarse, en base a los precedentes, que todas las conexiones posibles con Baleares desde la Península conforman un único mercado geográfico, pudiendo diferenciarse mercados en función de la isla (no del puerto concreto).

² Líneas Barcelona-Mallorca, Barcelona-Menorca, Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mahón, Valencia-Mallorca, Valencia-Menorca, Valencia-Ibiza, Mallorca-Menorca y Mallorca-Ibiza.

En el caso del mercado del transporte marítimo de **pasajeros**, y en base a los precedentes, puede considerarse que el ámbito geográfico de este mercado se circunscribe a las conexiones posibles con cada isla desde Cataluña.

4. EFECTOS POTENCIALES DE LA OPERACIÓN SIN COMPROMISOS

El análisis en primera fase de la CNMC impide descartar que la operación pueda producir un deterioro de la competencia efectiva:

- en los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona, en el que GRIMALDI pasará a gestionar las dos únicas terminales públicas existentes.

Los efectos horizontales de la operación en este mercado suponen que, ante la ausencia de terminal alternativa que preste servicios portuarios a los buques Ro/pax y Ro/ro en las mismas condiciones en ese puerto, GRIMALDI podría estar en condiciones de elevar los precios y modificar las condiciones de acceso a las navieras que demandan sus servicios.

- en los mercados del transporte marítimo regular de pasajeros y carga rodada a Baleares, verticalmente relacionados con los de gestión de terminales portuarias, donde también está presente GRIMALDI.

Los efectos verticales de la operación suponen que, al tener dicha empresa la capacidad y el incentivo de utilizar el acceso que requieren terceros competidores que no disponen de concesión de terminal alguna, a las dos únicas infraestructuras públicas existentes en el puerto de Barcelona, podrá reforzar su actual posición en dicho mercado, aplicando a dichas navieras competidoras condiciones menos favorables en términos de horarios, frecuencias o tarifas a las aplicadas a sus propios buques.

Se identifican, por tanto, dos potenciales riesgos para el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados analizados: (i) el riesgo de empeoramiento de las condiciones comerciales y de acceso a las navieras ajenas a GRIMALDI, que precisan acceder a las terminales portuarias públicas del puerto de Barcelona para prestar los servicios de transporte marítimo y (ii) el riesgo de extensión de esa situación al mercado verticalmente relacionado del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros hacia y desde ese puerto.

Asimismo, a los efectos de lo dispuesto en el artículo 58.1, párrafo segundo, de la LDC se ha constatado que la operación incide de forma significativa en el territorio de Cataluña.

5. COMPROMISOS Y VALORACIÓN

Para la autorización de la operación, de conformidad con lo establecido en los artículos 59 de la LDC y 69.1 del RDC, GRIMALDI presentó una **propuesta de compromisos**, en la que se compromete a renunciar a una parte de su

concesión de la terminal de pasaje y carga rodada en el puerto de Barcelona, devolviendo a la APB:

- 44.230 m² de superficie de la que GTB es concesionaria en la actualidad en el puerto de Barcelona³.
- 650 metros de derecho preferente de atraque relativos a la referida superficie y localizados en el muelle Contradique Norte del Puerto de Barcelona y en el muelle Costa, en este último limitado a la franja horaria de 0:00-18:00

En principio, el compromiso de GRIMALDI de renunciar y devolver a la APB una parte de su actual concesión en el puerto de Barcelona que pudiera permitir el desarrollo de una nueva terminal de pasaje y carga rodada en régimen de concesión en dicho puerto y la entrada de un nuevo competidor en el mercado de gestión de terminales resulta positiva.

No obstante, y si bien la APB valora, de forma preliminar, positivamente la propuesta de compromisos, la valoración realizada por parte de terceros operadores, no permite concluir de forma sólida la idoneidad y suficiencia de la propuesta de compromisos presentada por GRIMALDI para resolver los problemas de competencia identificados, planteando dudas sobre la dimensión y condiciones de la superficie a desinvertir.

Asimismo, la efectividad del compromiso requiere de toda una serie de trámites administrativos y de obras de reacondicionamiento en una de las áreas a desinvertir, no existiendo una previsión clara y concreta respecto al tiempo que conllevaría todo el proceso necesario hasta la materialización de la desinversión y hasta la efectiva puesta a disposición de un tercero de toda la superficie a desinvertir, no existiendo durante un período indefinido de tiempo, una alternativa a GRIMALDI que compense la desaparición del único competidor actual en gestión de terminales que genera la operación.

Adicionalmente, la reserva para GTB de la franja horaria (18.00h-00.00h) comercialmente más atractiva incluida en la propuesta, es considerada necesaria para competir en las rutas hacia Baleares, reduciendo por tanto la capacidad de la terminal y su atractivo para una tercera naviera que quiera operar en ese mercado.

Por todo lo anterior, la Dirección de Competencia valora el compromiso presentado como insuficiente, considerando adecuado iniciar la segunda fase

³ Comprende tres áreas de 21.730 m², 10.521 m² y 11.979 m². Las dos primeras totalmente urbanizadas y con todas las infraestructuras y servicios necesarios para su explotación, mientras que la tercera área, localizada en el muelle Contradique Norte del Puerto de Barcelona, está pendiente de reacondicionamiento y el muelle dado de baja.

del procedimiento para analizar en profundidad la operación de concentración notificada.

6. PROPUESTA

La presente nota sucinta se emite en aplicación del artículo 58 de la LDC, y se hace pública para poner en conocimiento de las personas físicas o jurídicas que puedan resultar afectadas por la operación de concentración GRIMALDI/TFB y del Consejo de Consumidores y Usuarios, para que puedan presentar sus alegaciones en el plazo de 10 días a partir de la emisión de la mencionada nota sucinta.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 66.2 del RDC, las personas físicas o jurídicas que puedan resultar afectadas por la operación de concentración tienen un plazo de diez días para solicitar de forma motivada, de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la condición de interesado en este procedimiento de control de concentraciones.

Por otro lado, se recuerda que, de acuerdo con el artículo 39 de la LDC, la CNMC podrá requerir en el futuro la información que estime necesaria de cualquier persona física o jurídica, a fin de determinar si la operación notificada obstaculiza el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados afectados, sin que dicha colaboración, a instancia propia o a instancia de la CNMC, implique la condición de interesado en el procedimiento.

En el marco de la segunda fase del expediente de referencia, conforme al artículo 10 de la LDC, la CNMC valorará en profundidad los posibles obstáculos que plantea la operación de concentración GRIMALDI/TFB para el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados analizados.

Madrid, 8 de septiembre de 2022