

## **INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN**

### **EXPEDIENTE C/0588/14 GLOBAL/CREUERS**

---

#### **I. ANTECEDENTES**

- (1) Con fecha 18 de julio de 2014 tuvo entrada en forma en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) formulario de notificación de la concentración consistente en la adquisición por parte de GLOBAL LIMAN ISLETMELERI, A.S. (GLOBAL) del control exclusivo de CREUERS DEL PORT DE BARCELONA, S.A. (CREUERS).
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por el grupo adquirente, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia (RDC).
- (3) Con fecha de 24 de julio de 2014, en ejercicio de lo dispuesto en el artículo 39.1 de la LDC, la Dirección de Competencia requirió de las Autoridades Portuarias de Málaga y Barcelona información de carácter necesario para la resolución del expediente. Los escritos de contestación tuvieron entrada en la CNMC el 8 y el 14 de agosto de 2014, respectivamente.
- (4) En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.5 de la LDC, 28 de julio de 2014 la Dirección de Competencia realizó un requerimiento de información al notificante que fue contestado el 8 de agosto de 2014.
- (5) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 8 de septiembre de 2014, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

#### **II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN**

- (6) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de CREUERS por parte de GLOBAL, a través de BARCELONA PORT INVESTMENT, S.L. (BPI), mediante la adquisición de la totalidad de su capital social.
- (7) A estos efectos, [...] <sup>1</sup>, GLOBAL, de una parte, y VAPORES SUARDIAZ MEDITERRÁNEO, S.A. (SUARDIAZ) Y WORLD DUTY FREE GROUP ESPAÑA, S.A. (WDFG), de otra, suscribieron un Contrato de Compraventa

---

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

por el que la primera adquirirá las participaciones que los segundos poseen en CREUERS (del [...] y [...] respectivamente, [...] en total).

- (8) Posteriormente, [...], GLOBAL firmó con BPI un Contrato de Cesión<sup>2</sup> por el que esta última empresa asume todos los derechos y obligaciones derivados del Contrato de Compraventa. De este modo BPI, empresa en participación de GLOBAL y del operador de cruceros RCL CRUISES LTD. (RCCL), que actualmente posee el [...] del capital de CREUERS, pasará a ser titular de la totalidad del capital social de esa empresa<sup>3</sup>.
- (9) En relación a BPI, el [...], GLOBAL y RCCL suscribieron un Contrato de Accionistas que regulará sus relaciones futuras en el seno de esa empresa<sup>4</sup>. Dicho contrato, que prevé que GLOBAL pasará a ostentar el [...] del capital de BPI y RCCL el [...] restante, establece las normas de funcionamiento interno de BPI y de sus filiales, incluyendo CREUERS.
- (10) Según dicho Contrato de Accionistas, las decisiones en la Junta General de Accionistas de BPI se adoptarán con el voto favorable de, al menos, el [...] de su capital social, a excepción de ciertas cuestiones reservadas que requerirán la presencia (quorum) y la aprobación del [...] de su capital. Se trata de cuestiones relativas a [...], etc, materias que no confieren control desde la perspectiva de la normativa de defensa de la competencia.
- (11) En cuanto al Consejo de Administración de BPI, el Contrato de Accionistas prevé que estará formado por [...] Consejeros, [...] nombrados por GLOBAL y [...] por RCCL, [...], para que dicho órgano quede válidamente constituido. Ambos accionistas se comprometen a que [...].
- (12) Las decisiones en el seno del Consejo se adoptarán por [...], por lo que dada su composición se puede afirmar que GLOBAL ejercerá control exclusivo sobre dicho órgano, al que corresponde [...]. Se puede concluir que GLOBAL tendrá el control exclusivo sobre BPI.
- (13) Respecto a la administración de las filiales de BPI, el Contrato de Accionistas establece que GLOBAL tendrá derecho a nombrar [...] de los Consejeros de [...] de BPI y RCCL el [...] restante. En el caso de CREUERS, el Contrato precisa que GLOBAL nombrará [...] de su Consejo de Administración y RCCL los [...] restantes. Adicionalmente, el Contrato de Accionistas establece [...].

---

<sup>2</sup> La cesión está prevista en la cláusula 21 del Contrato de Compraventa.

<sup>3</sup> BPI es una sociedad holding cuya única actividad es la tenencia de las acciones de CREUERS. En julio de 2013, GLOBAL y RCCL, a través de BPI, adquirieron el [...]2 del capital de CREUERS a COMPAÑIA TRASMEDITERRANEA ([...]) y a la Autoridad Portuaria de Barcelona ([...]). Según el notificante, BPI está actualmente controlada conjuntamente por GLOBAL ([...] del capital) y RCCL ([...] restante).

<sup>4</sup> Dicho contrato sustituye al Contrato de Accionistas firmado entre GLOBAL y RCCL el 26 de julio de 2013 y del que se derivaba un control conjunto sobre BPI, según el notificante.

- (14) Por todo lo anterior, se puede concluir que GLOBAL tendrá el control exclusivo sobre BPI y, en último término, sobre CREUERS.
- (15) En consecuencia, la operación es una concentración económica conforme a lo dispuesto en el artículo 7.1.b) de la LDC.

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

- (16) De acuerdo con el notificante, la operación no tiene dimensión comunitaria, al no cumplirse los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento del Consejo (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración.
- (17) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación, al superarse el umbral de cuota de mercado establecido en el artículo 8.1.a) de la misma.

### **IV. EMPRESAS PARTICIPES**

#### **IV.1. ADQUIRENTE: GLOBAL**

- (18) GLOBAL es una sociedad turca perteneciente al grupo de igual denominación, activa en la operación y gestión de puertos, principalmente en Turquía<sup>5</sup>. Participa en el consorcio que ha resultado adjudicatario de la concesión de la gestión de la terminal de cruceros del Puerto de Lisboa<sup>6</sup>.
- (19) Según el notificante, GLOBAL no tiene ninguna actividad en España, más allá de su actual participación indirecta en CREUERS, a través de BPI.
- (20) El volumen de negocios del grupo GLOBAL en el último ejercicio económico, conforme al art. 5 del R.D. 261/2008 fue, según el notificante, el siguiente:

<b>VOLUMEN DE NEGOCIOS DE GLOBAL (Millones de euros) 2013</b>		
<b>MUNDIAL</b>	<b>UE</b>	<b>ESPAÑA</b>
[< 2.500]	[< 250]	[< 60]

*Fuente: Notificación*

<sup>5</sup> Puertos de Kuşadasi, Akdeniz- Puerto de Antalya y Puerto de Bodrum.

<sup>6</sup> GLOBAL participa [...] en el consorcio formado junto con RCCL [...], CREUERS [...] y GRUPO SOUSA [...] que resultó adjudicatario de la concesión pública por parte de la Autoridad Portuaria de Lisboa para la gestión y operación de la terminal de cruceros del Puerto de Lisboa, que se prevé estará finalizada y operativa a finales de 2015.

## IV.2. ADQUIRIDA: CREUERS

- (21) CREUERS es una sociedad española fundada en 1999 para operar cinco terminales en el Puerto de Barcelona y cuyo capital social se encuentra actualmente en manos de BPI [...], SUARDIAZ [...] y WDFG [...]. Según el notificante, ninguno de ellos tiene capacidad para ejercer control sobre dicha entidad.
- (22) CREUERS está activo en la gestión y explotación del servicio portuario relativo al tráfico de cruceros, así como en el desarrollo de las actividades propias de una estación marítima. En concreto, CREUERS presta todos aquellos servicios necesarios para los pasajeros que embarcan o desembarcan de un buque de cruceros, entre otros, la gestión del equipaje, los controles de seguridad e inmigración, la emisión y asignación de las tarjetas de embarque, o la organización de determinadas actividades turísticas en tierra.
- (23) Actualmente, CREUERS opera cinco terminales de cruceros del Puerto de Barcelona<sup>7</sup> y, a través de su filial CRUCEROS MÁLAGA S.A.<sup>8</sup>, las tres terminales de cruceros del Puerto de Málaga<sup>9</sup>.
- (24) A nivel internacional, CREUERS participa en el capital de la empresa adjudicataria<sup>10</sup> de la terminal de cruceros Marina Bay Cruise Center del Puerto de Singapur, formando parte (10%) del consorcio que ha resultado adjudicatario de la concesión de la gestión de la terminal de cruceros del Puerto de Lisboa, junto con GLOBAL<sup>11</sup>.
- (25) El volumen de negocios de CREUERS en el último ejercicio económico, conforme al art. 5 del R.D. 261/2008 fue, según el notificante, el siguiente

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE CREUERS (Millones de euros) 2013		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[< 2.500]	[< 250]	[< 60]

Fuente: Notificación

<sup>7</sup> Terminales A y B (en régimen de concesión), Terminal C (en régimen de licencia operativa o autorización en precario) y Terminales Norte y Sur del World Trade Center (en régimen de concesión). CREUERS tiene la concesión de la práctica totalidad de las terminales de cruceros del Puerto de Barcelona, a excepción de la Terminal D, que es de uso privativo del grupo CARNIVAL.

<sup>8</sup> Posee el 80% de su capital social, estando el 20% restante en manos de la Autoridad Portuaria de Málaga.

<sup>9</sup> Terminales A y B de la Estación Marítima de Levante y Terminal "El Palmeral" del Muelle nº 2 del Puerto de Málaga, concesiones a 30 años (desde febrero de 2008 y diciembre de 2011, respectivamente).

<sup>10</sup> Posee el [...] del capital de SATS-CREUERS CRUISE SERVICES PTE. LDA., sociedad constituida bajo las leyes de Singapur.

<sup>11</sup> Ver nota al pie 5.

## **V. MERCADO RELEVANTE**

### **V.1 Mercado de producto**

- (26) La operación propuesta afecta al sector de gestión y operación de terminales portuarias de cruceros marítimos, en el que están presentes GLOBAL y CREUERS.
- (27) La Comisión Europea en diversas ocasiones ha señalado<sup>12</sup> que los distintos tipos de buques requieren infraestructuras distintas, de modo que no todas las terminales portuarias están capacitadas para gestionar todo tipo de buques. Así, ciertas terminales que tienen capacidad para prestar servicios portuarios para un tipo de buques no siempre tienen capacidad para prestar servicios portuarios para otro tipo distinto de buques.
- (28) En el caso de los cruceros, la Comisión Europea ha señalado<sup>13</sup> que las terminales de cruceros necesitan ciertas instalaciones orientadas a la gestión de pasajeros<sup>14</sup> que las diferencian de otros tipos de terminales portuarias. Entre otros, requieren pasarelas de unión entre el buque y la propia terminal (muy similares a los fingers utilizados para descender de los aviones), servicios de gestión y manipulación de equipaje, controles de seguridad, máquinas de rayos X, mostradores para gestionar las tarjetas de embarque, y demás servicios que pudieran necesitar los pasajeros que van a embarcar/desembarcar de un buque de cruceros.
- (29) En el caso de los Puertos de Barcelona y de Málaga, en los que CREUERS se encuentra presente, las terminales de cruceros están diferenciadas y separadas de las correspondientes terminales de carga y descarga de mercancías, presentando infraestructuras distintas<sup>15</sup>.
- (30) Teniendo en cuenta lo anterior, y el hecho de que las terminales gestionadas por CREUERS únicamente operan cruceros, esta Dirección de Competencia considera, a efectos del análisis de la presente operación, que el mercado relevante es el de gestión y operación de terminales portuarias de cruceros.

---

<sup>12</sup> Caso COMP/M.5756 DFDS/Norfolk, de 17 de junio de 2010, párrafo 14.

<sup>13</sup> Casos COMP/M.3877 COSTA CROCIERE/ROYAL CARIBBEAN/MARINVEST/RCT JV, de 4 de mayo de 2006, y COMP/M.5423 –COSTA/MSC/MPCT, de 6 de febrero de 2009.

<sup>14</sup> Caso COMP/M.6305 –DFDS/C.RO PORTS/ÄLVSBORG, de 2 de abril de 2012, párrafos 11 a 13.

<sup>15</sup> Las terminales de carga y descarga de mercancías requieren de una zona de carga y descarga de los contenedores, de una zona de almacenamiento de los mismos, de una zona de recepción y entrega terrestre y de una zona de conexión interna, y han de estar equipada con grúas de grandes dimensiones encargadas de la manipulación y el manejo de los contenedores de mercancías, mientras que las terminales de cruceros son muy similares a una terminal de un aeropuerto.

## **V.2 Mercado geográfico**

- (31) En línea con los precedentes mencionados, cabría entender que el mercado de operación y gestión de terminales de cruceros tiene un ámbito geográfico limitado a cada puerto concreto.
- (32) La demanda de este mercado está constituida por las compañías navieras que prestan servicios de cruceros marítimos y que determinan las rutas de sus cruceros (y por tanto a los puertos a los que acudirán, ya sea como puerto de salida, puerto de llegada o como puerto de tránsito entre destinos), en función de las preferencias de los clientes finales, que eligen un destino u otro atendiendo al atractivo turístico del mismo. Este componente turístico es particular de cada ciudad, y no existen sustitutos en la gran mayoría de las ocasiones, por lo que en principio se podría considerar que cada puerto conforma un mercado geográfico distinto.
- (33) En la presente concentración, CREUERS opera terminales de cruceros de los Puertos de Barcelona y de Málaga. El grupo adquirente GLOBAL no tiene ninguna actividad en España al margen de su participación indirecta en CREUERS, por lo que los Puertos de Barcelona y de Málaga resultan relevantes a efectos del análisis de la operación.

## **VI. ANÁLISIS DEL MERCADO**

### **VI.1. Estructura de la oferta**

- (34) El mercado de la operación y gestión de terminales portuarias de cruceros funciona en régimen de concesión. Se trata, por tanto, de un mercado en el que la licitación pública juega un papel fundamental y constituye el mecanismo por el cual los competidores acceden al mercado.
- (35) En los mercados concesionales la competencia en el mercado se sustituye por una competencia ex ante, a priori, la denominada competencia por el mercado. Cuando se produce este tipo de competencia, las empresas rivalizan en la fase de licitación para obtener el derecho al ejercicio de la actividad en cuestión, habitualmente de manera exclusiva, durante un periodo de tiempo determinado. Una vez producida la adjudicación, la competencia desaparece durante el periodo de duración de la concesión.
- (36) En el caso de los Puertos de Barcelona y Málaga, relevantes a efectos de la operación, CREUERS es adjudicatario de la mayor parte de las terminales de cruceros del Puerto de Barcelona y de la totalidad de las del Puerto de Málaga, a través de su filial CRUCEROS MÁLAGA S.A.

- (37) En el caso del **Puerto de Barcelona**, CREUERS tiene concedida la ocupación<sup>16</sup> de cinco de las seis terminales de cruceros existentes Terminales A, B, C y Norte y Sur del World Trade Center. Según la Autoridad Portuaria de Barcelona, todas las terminales de CREUERS son de uso general (públicas, es de decir capaces de operar barcos de cualquier compañía) y han sido otorgadas en régimen de concesión, a excepción de la Terminal C, que lo está en régimen de autorización a precario<sup>17</sup>, [...].
- (38) Barcelona Cruise Terminal tiene concedida la ocupación de la otra terminal de cruceros del Puerto de Barcelona, la Terminal D. Se trata de una concesión de uso particular para poder atender los tráficos del Grupo CARNIVAL<sup>18</sup> (es decir, solo pueden operar barcos del mismo grupo empresarial), [...].
- (39) La Autoridad Portuaria de Barcelona señala que está prevista la construcción de una nueva terminal privada (Grupo CARNIVAL), la denominada Terminal E, cuya entrada en funcionamiento, una vez tramitado el correspondiente título, se prevé para finales de 2016.
- (40) En el **Puerto de Málaga**, CRUCEROS MÁLAGA S.A, filial de CREUERS, tiene concedida la ocupación y la prestación de servicios portuarios al pasaje de las tres terminales de cruceros existentes en dicho puerto: Terminales A y B de la Estación Marítima de Levante y Terminal “El Palmeral” del Muelle nº 2 del Puerto de Málaga. Se trata de terminales de uso general y han sido otorgadas en régimen de concesión (30 años). La Autoridad Portuaria de Málaga no prevé la construcción y/o puesta en funcionamiento de nuevas terminales.
- (41) Según el notificante, el criterio habitualmente empleado para estimar las cuotas de mercado en sectores que incluyen actividades turísticas relacionadas con cruceros se basa en el número de pasajeros a los que se les prestan esas actividades. En base a dicho criterio, el notificante ha aportado información de la estructura del mercado de la gestión y operación de terminales de cruceros en los Puertos de Barcelona y Málaga, que se recogen en los siguientes cuadros.

---

<sup>16</sup> Disponen asimismo de los correspondientes títulos (licencias) para la prestación del servicio portuario al pasaje de cruceros turísticos en dichas terminales.

<sup>17</sup> Según la Autoridad Portuaria, las principales características de este tipo de título de ocupación (Sección 2 a del título V del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre de 2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) son las siguientes: - Ocupación del dominio público por un plazo no superior a tres años, incluidas prórrogas. - Ocupación con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, en consecuencia, no se permite la ejecución de obras que requieran ser amortizadas para el titular de la ocupación. - Se otorga a título precario, no contemplándose la posible indemnización por extinción anticipada. - Se otorgan con carácter personal e intransferible y su uso no podrá ser cedido a terceros.

<sup>18</sup>Propietario del grupo COSTA CROCIERE.

### Puerto de Barcelona

Operador	2011		2012		2013	
	Pasajeros (nº)	Cuota (%)	Pasajeros (nº)	Cuota (%)	Pasajeros (nº)	Cuota (%)
Creuers		[70-80]		[70-80]		[70-80]
Palacruceros		[20-30]		[20-30]		[20-30]
<b>TOTAL</b>		<b>100</b>		<b>100</b>		<b>100</b>

Fuente: Notificación

### Puerto de Málaga

Operador	2011		2012		2013	
	Pasajeros (nº)	Cuota (%)	Pasajeros (nº)	Cuota (%)	Pasajeros (nº)	Cuota (%)
Creuers (Cruceros Málaga)		[90-100]		[90-100]		[90-100]
<b>TOTAL</b>		<b>100</b>		<b>100</b>		<b>100</b>

Fuente: Notificación

- (42) Según lo anterior, la cuota de CREUERS en el mercado de la gestión y operación de terminales de cruceros en el Puerto de Barcelona asciende al [70-80%] mientras que la de PALACRUCEROS, nombre con el que se conoce la Terminal D del Puerto de Barcelona de uso privativo del grupo CARNIVAL, sería del [20-30%], según número de pasajeros atendidos. En el caso del Puerto de Málaga, la cuota de CREUERS es del [90-100%].

## VI.2. Demanda y fijación de precios

- (43) La demanda de este mercado está constituida por las compañías navieras que prestan servicios de cruceros marítimos como ROYAL CARIBBEAN (RCCL), CARNIVAL, MSC CRUISES, etc. Estas compañías gestionan los atraques de sus cruceros con bastante tiempo de antelación<sup>19</sup>, al objeto de poder diseñar las rutas que realizarán cada uno de sus buques.
- (44) Las Autoridades Portuarias son las únicas<sup>20</sup> entidades responsables de la asignación de atraques y, en consecuencia, de la asignación de la terminal

<sup>19</sup> Dos años de antelación, según la Autoridad Portuaria de Barcelona.

<sup>20</sup> Salvo en el caso de terminales de uso privado, como la Terminal D del Puerto de Barcelona, de uso particular del Grupo CARNIVAL, en el que es este grupo el que escoge el crucero que atracará en su terminal, entre las diferentes escalas del grupo que coinciden en el tiempo; el resto de cruceros de este grupo que no van a la terminal D serán asignados al resto de terminales del Puerto en igualdad de condiciones respecto al resto de compañías de cruceros que operan en el Puerto de Barcelona.

del Puerto en la que las navieras operarán, partiendo de las peticiones realizadas por las navieras y en base a ciertos criterios. La Autoridad Portuaria de Barcelona señala los criterios generales<sup>21</sup> y particulares<sup>22</sup> que utiliza en la asignación de atraques.

- (45) Las Autoridades Portuarias son asimismo las encargadas de la liquidación y el cobro de las tasas portuarias<sup>23</sup> que están fijadas por el Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre de 2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de La Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (“Ley de Puertos”). La legislación vigente contempla que las Autoridades Portuarias correspondiente puedan establecer ciertos coeficientes correctores de las tasas o bonificaciones para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento del tráfico de cruceros.
- (46) Por otro lado, están las tarifas, que son los precios privados que los prestadores de los servicios portuarios como CREUERS cobran por dicha prestación al pasaje del crucero, que están sometidos a unas tarifas máximas establecidas en los pliegos de cláusulas generales vigentes en cada puerto. A dichas tarifas máximas se tienen que ajustar las compañías concesionarias.

### **VI.3. Barreras a la entrada y competencia potencial**

- (47) Según lo señalado en los precedentes, las principales barreras de acceso a los mercados concesionales como es el caso del mercado de la operación y gestión de terminales portuarias de cruceros son de carácter legal y financiero.
- (48) La Ley de Puertos establece el marco regulatorio aplicable en las licitaciones en este sector, al tratarse de concesiones sobre bienes del dominio público

---

<sup>21</sup> i) Los cruceros con operativas de Embarque/Desembarque de pasajeros tienen preferencia a los de operativas de pasajeros en tránsito, ii) en coincidencia de cruceros con operativas de pasaje de Embarque/Desembarque, tendrán preferencia los que tengan mayor número de pasajeros, iii) en coincidencia de cruceros con operativas de pasaje de tránsito, tendrán preferencia los que tengan mayor número de pasajeros, iv) en el caso de cruceros con operativas de pasaje mixtas, es decir, con pasajeros de embarque, desembarque y tránsito, se seguirá el mismo criterio, es decir, éstos tendrán preferencia sobre cualquier buque con operativa de pasaje solo de tránsito y sobre cualquier buque con operativa de pasaje de embarque y desembarque con menor número de pasajeros de este régimen.

<sup>22</sup> Las esloras de los buques determinan la primera preferencia en los muelles donde exista limitación de esloras, y la preferencia de tipo de operativa de pasaje también queda subordinada a la de esloras cuando la justificación sea que un crucero no se quede sin atraque.

<sup>23</sup> Las tasas portuarias que son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima e incluyen a) Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público portuario, b) Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario, c) Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias, y d) Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

portuario que el concesionario gestiona en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y la vigilancia de la administración competente.

- (49) En base a dicha normativa, cualquier operador puede ser adjudicatario de las licitaciones siempre que tenga plena capacidad de obrar y reúna requisitos mínimos de capacidad técnica y financiera.
- (50) La principal barrera de acceso consiste en la necesidad de contar con una capacidad financiera suficiente, según las condiciones particulares establecidas en los pliegos de bases y condiciones de la concesión correspondiente, que asegure que la entidad concesionaria podrá llevar a cabo las inversiones requeridas. La necesidad de recuperar las cuantiosas inversiones realizadas en muchos casos, justificaría la larga duración de las concesiones (30 años), según el notificante.
- (51) Según el notificante, ninguna empresa importante ha entrado en el mercado de operación y gestión de terminales portuarias de cruceros en los últimos tres años.

## **VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

- (52) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de CREUERS por parte de GLOBAL, mediante la adquisición de la totalidad de su capital social a través de BPI, empresa que también pasará a controlar de forma exclusiva, tras la operación. Previamente CREUERS no estaba controlada por ninguna entidad, teniendo GLOBAL una participación minoritaria a través de BPI.
- (53) El grupo turco GLOBAL no tiene ninguna actividad en España al margen de su participación minoritaria en CREUERS, por lo que la operación notificada únicamente supondrá que dicho grupo pasa a controlar al principal adjudicatario de la gestión y operación de las terminales de cruceros del Puerto de Barcelona ([70-80%], según número de pasajeros atendidos) y al único adjudicatario de dichas terminales en el Puerto de Málaga, sin que se produzca incremento de cuota alguno.
- (54) En todo caso, se trata de un mercado concesional en el que la competencia se establece “por el mercado” y no “en el mercado”, lo que supone que las empresas compiten por las concesiones, no existiendo competencia entre ellas una vez adjudicadas las mismas.
- (55) A la vista de lo anterior, no cabe esperar que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser aprobada en primera fase sin compromisos.

## **VIII. 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.