



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-04006

BALEARIA / UMAFISA

Con fecha 21 de enero de 2004, ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la toma de control de UNIÓN MARÍTIMA DE FORMENTERA E IBIZA, S.A. ("UMAFISA") por parte del grupo BALEARIA.

La notificación ha sido realizada por el grupo adquirente, según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 14.1 a) de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, el notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía resuelva remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió del notificante con fecha 28 de enero de 2004 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada con fecha 4 de febrero de 2004.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **26 de febrero de 2004**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. ANTECEDENTES

La Subdirección General de Concentraciones tuvo conocimiento de la posible absorción de UMAFISA por parte del Grupo BALEARIA, por lo que procedió, el pasado 28 de agosto de 2003, a solicitar de las empresas implicadas una serie de informaciones necesarias para valorar si la citada operación pudiera ser de notificación obligatoria.



El 16 de septiembre de 2003 tuvo entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia escrito de las empresas implicadas en la operación en el que, además de contestar a la solicitud de información del Servicio, formulaban consulta previa al amparo de lo previsto en el artículo 15.5 de la Ley 16/1989, consulta que dio lugar al expediente CP-071 del Servicio.

Sobre la base de la información facilitada por el interesado, el Servicio concluyó que la operación analizada superaba el umbral mínimo de notificación obligatoria previsto en el apartado a) del artículo 14.1 de la Ley 16/1989, por lo que resultaba obligatoria su notificación, circunstancia ésta que fue notificada al grupo BALEARIA el 23 de septiembre de 2003.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la toma de control exclusivo de UMAFISA, sociedad que concentra el negocio de transporte marítimo de pasajeros y mercancías del grupo MATUTES, por parte del grupo BALEARIA.

La operación se materializará mediante la aportación por parte de CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A. (matriz del grupo BALEARIA) y dos sociedades del Grupo MATUTES - AGRUPACIÓN HOTELERA DÓLIGA, S.A. y SUMINISTROS IBIZA, S.A.- de sus respectivas participaciones en EUROLINEAS MARÍTIMAS, S.A. (grupo BALEARIA) y UMAFISA a una empresa en participación preexistente, GESTIÓN NAVIERA, S.L..

A su vez, GESTIÓN NAVIERA, S.L. realizará una ampliación de capital como resultado de la cual el 57,5% quedara en manos de CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A. y 42,5% restante en manos del Grupo MATUTES. El grupo BALEARIA ostentará el control exclusivo sobre la misma mientras que el grupo MATUTES se mantendrá con una participación minoritaria.

Con carácter previo a la operación, los grupos BALEARIA y UMAFISA participaban al 50% en tres sociedades: GESTIÓN NAVIERA, S.L. (a través de la que se instrumenta la operación y que actualmente actúa como tenedora de activos-buques-), SERVICIOS INTEGRADOS PORTUARIOS, S.L. y UNIÓN NAVIERA INSULAR, S.A., estas dos últimas inactivas.

Adicionalmente, los citados grupos operan conjuntamente desde 2000 en algunas líneas de transporte marítimo, concretamente en las rutas Denia-Ibiza e Ibiza-Formentera, a través de GESTIÓN NAVIERA, C.B.. Se trata de una comunidad de bienes constituida el 29 de marzo de 2000 al 50% entre ambos grupos para la explotación conjunta de servicios de transporte marítimo de pasajeros, vehículos y mercancías mediante buques cedidos por ambos grupos o mediante fletamiento de buques propiedad de la propia GESTIÓN NAVIERA, S.L.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989, DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificante, la operación notificada no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89, del Consejo, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas, modificado por el Reglamento (CE) nº 1310/97, puesto que no se alcanzan los umbrales previstos en los apartados 2 y 3 de su artículo 1. Por tanto, la operación carece de dimensión comunitaria.



No obstante, la operación notificada cumple los requisitos previstos por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 a) de la mencionada norma.

IV. EMPRESAS PARTÍCIPES

IV.1 Adquirente

- **Grupo BALEARIA**

Se conoce como Grupo BALEARIA¹ al conjunto de sociedades participadas por CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A. y cuya principal sociedad es EUROLINEAS MARÍTIMAS, S.A. Los principales accionistas de CONSIGNACIONES Y AMARRAS, S.A. son TUG EIN HOLDING GmbH, que detenta el 30% de su capital social y Juan Adolfo Utor Martínez, que posee un 25%.

La actividad del grupo BALEARIA se centra en el sector del transporte marítimo de pasajeros, vehículos en régimen de pasaje y mercancías, así como otras actividades afines, principalmente en el área del Mediterráneo (trafico entre la Península y Baleares e interinsular balear) así como en el área del Estrecho de Gibraltar.

Las rutas ofrecidas por BALEARIA son:

1. zona Península-Baleares: Denia-Ibiza (línea operada por la comunidad de bienes que posee con UMAFISA); Denia-Palma; Denia-San Antonio (Ibiza); Valencia-Palma; Barcelona-Ciudadela (Menorca); Barcelona-Mahón (Menorca); Barcelona-Alcudia (Mallorca).
2. zona interinsular balear: Ibiza-Formentera (línea operada por las comunidades de bienes que posee con UMAFISA y SERCOMISA); Ibiza-Palma; Alcudia (Mallorca)-Ciudadela (Menorca); Alcudia (Mallorca)-Mahón (Menorca).
3. zona del Estrecho: Algeciras-Tánger.

Según lo indicado anteriormente, el grupo BALEARIA, además de en GESTIÓN NAVIERA, C.B., participa en otra comunidad de bienes, TRASMAPI, C.B., al 50% con SERCOMISA, para la explotación conjunta de los servicios de transporte marítimo de línea regular de pasajeros entre las islas de Ibiza y Formentera. Esta comunidad de bienes fue constituida el 12 de abril de 1999, siendo modificada en sucesivas ocasiones, la última en enero de 2003.

Adicionalmente, según información aportada por TRASMEDITERRANEA en el expediente N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA, BALEARIA poseería un acuerdo de colaboración con esa compañía para disponibilidad de espacio de carga y distribución de billetes de pasaje en la línea Denia-San Antonio (Ibiza), ignorándose la vigencia de dicho acuerdo en la actualidad.

Por último, el grupo BALEARIA realiza actividades de transporte terrestre de mercancías a través de su filial TRANSBALIA. S.L.

¹ El grupo es conocido por BALEARIA al ser ésta la marca bajo la que operan sus barcos.



La facturación del grupo BALEARIA en los tres últimos ejercicios económicos, conforme a los criterios previstos en el artículo 3 del Real Decreto 1443/2001, ha sido la siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE BALEARIA (Millones de Euros)			
	2000	2001	2002
Mundial	16,1	36,4	44
Unión Europea	16,1	36,4	44
España	16,1	36,4	44

Fuente: Notificante

IV.2 Adquirida

- **UMAFISA**

Matriz del grupo del mismo nombre, representa los intereses del grupo de empresas MATUTES en la industria naviera de transporte de pasajeros y mercancías, siendo sus principales accionistas AGRUPACIÓN HOTELERA DÓLIGA, S.A., que posee un 79,30%, y SUMINISTROS IBIZA, S.A., con un 20,20%. Estas dos empresas están presentes en el accionariado de COMPAÑÍA TRASMEDITERRÁNEA, S.A. ("TRASMEDITERRÁNEA"), al ser las compañías a través de las cuales el grupo adquirió el 12% del capital de la antigua empresa pública².

En el sector del transporte marítimo de mercancías y pasaje, el grupo UMAFISA presta servicios entre la Península y Baleares (líneas Ibiza-Barcelona-Ibiza y Denia-Ibiza-Denia) así como servicios interinsulares (líneas Ibiza-Formentera-Ibiza), a través de la comunidad de bienes con BALEARIA o de forma exclusiva. La única línea propiamente de UMAFISA es la Ibiza-Barcelona-Ibiza.

Según la información incluida en el expediente N-281 ACCIONA/TRASMEDITERRÁNEA, UMAFISA tiene un acuerdo con TRASMEDITERRÁNEA para disponibilidad de espacio de carga, asistencia de buques (consignación) y devolución de billetes de pasaje en la línea Barcelona-Ibiza, ignorándose si dicho acuerdo esta vigente en la actualidad.

Adicionalmente, UMAFISA realiza actividades de estiba y desestiba de carga rodada y consignación así como de transporte terrestre de mercancías, a través de su filial TRANSPORTES CARGUA, S.A.

La facturación del Grupo UMAFISA en los tres últimos ejercicios económicos, conforme a los criterios previstos en el artículo 3 del Real Decreto 1443/2001, ha sido la siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DEL GRUPO UMAFISA (Millones de Euros)			
	2000	2001	2002
Mundial	22,1	28	30,5
Unión Europea	22,1	28	30,5
España	22,1	28	30,5

Fuente: Notificante.

² Actualmente dispone del 6% del capital de TRASMEDITERRÁNEA



V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

El sector económico afectado por la operación de concentración analizada está constituido por los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros y carga.

A la hora de determinar el mercado relevante de producto se hace necesario distinguir dos grandes categorías de servicios regulares de transporte marítimo: carga (o mercancías) y pasajeros.

Dentro del mercado del transporte marítimo regular de carga se pueden distinguir dos categorías en función de la naturaleza de la carga a transportar, distinguiendo así entre:

1. el transporte de “*carga completa o graneles*”, que abarca mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque, que asimismo se encuentra especialmente acondicionados para este tipo de mercancías.
2. el transporte de “*carga fraccionada*” o “*carga general*”, que comprende el transporte de mercancías de naturaleza heterogénea en cantidades pequeñas o medianas que por sí solas no podrían llenar toda la capacidad de un buque o una parte importante del mismo, en condiciones económicamente rentables. Este tipo de transporte se realiza básicamente en líneas regulares tanto en contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas, como bajo la modalidad de “carga rodada” (*roll-on roll-off*) que se diferencia de la anterior en que la manipulación de la carga es horizontal, mediante sistemas de rodamiento autopropulsado (camiones) o no autopropulsado (plataformas con rodamientos).

Las anteriores categorías de transporte de mercancías presentan características diferenciadas, no constituyendo alternativas para la gran mayoría de los usuarios del transporte de mercancías, por lo que son mercados de producto diferentes.

Dentro del mercado del transporte de “*carga fraccionada*”, único en el que están presentes las sociedades afectadas por la operación, sería necesario establecer si existe plena sustituibilidad entre el transporte en contenedores y el transporte de carga rodada. Sobre esta cuestión, la Comisión³ ha indicado que en algunas rutas sí existe una cierta intercambiabilidad entre las dos formas de transporte, especialmente en aquéllas en las que las deficiencias de los servicios portuarios y la penuria de las infraestructuras de transporte terrestre reducen considerablemente las ventajas competitivas del transporte en contenedor. Por el contrario, en rutas muy desarrolladas como la transatlántica, las dos formas de transporte no son intercambiables.

En opinión del notificante, en algunas de las rutas donde operan las compañías afectadas existe sustituibilidad entre los buques tipo transbordador o ro-ro, que transportan carga rodada con manipulación horizontal de la carga (*roll-on roll-off*), y el resto de buques de transporte en contenedor.

En relación con el mercado de los servicios de transporte marítimo regular de pasajeros, el notificante indica que existe una clara competencia en algunas rutas entre el transporte marítimo y el aéreo, circunstancia que es especialmente evidente en los últimos años por la mejora de la

³ Decisión de la Comisión de 19 de octubre de 1994 en el asunto IV/34.446 TRANS ATLANTIC AGREEMENT.



calidad de los servicios de transporte marítimo de pasajeros, como consecuencia de la introducción de buques de alta velocidad que han reducido la duración de los trayectos.

Según el notificante, con los nuevos servicios ofrecidos con buques de alta tecnología en los que la prestación del servicio tiene una mayor calidad, los clientes, especialmente en las rutas interinsulares, están dispuestos a pasar del transporte aéreo al marítimo, como consecuencia de los precios existentes, la rapidez y la regularidad en la prestación del servicio.

Este Servicio considera, sin embargo, que para establecer la sustituibilidad entre el transporte aéreo y marítimo en ciertos trayectos en los que existen embarcaciones de alta velocidad, sería necesario contar con información más extensa y precisa de la duración del viaje, el precio y la frecuencia de cada una de las líneas implicadas, no siendo posible con los datos obrantes en este Servicio adoptar una decisión definitiva al respecto, decisión que en todo caso se referiría a trayectos o rutas concretas de transporte de pasajeros y no a mercados más amplios.

A la vista de todo lo anterior, cabe considerar que los mercados de producto relevantes para este caso concreto son el transporte marítimo regular de carga fraccionada, incluyendo tanto el transporte por contenedor como por carga rodada, y el transporte marítimo regular de pasajeros.

V.2 Mercado geográfico

Las áreas geográficas afectadas por la presente operación son aquellas en las que operan los grupos BALEARIA y UMAFISA, concretamente las rutas entre la Península y las islas Baleares y las rutas interinsulares de las islas Baleares. Recientemente, BALEARIA ha iniciado sus operaciones en la zona Sur-Estrecho, donde aún no tiene una presencia significativa.

En cada uno de estos ámbitos geográficos, la competencia entre las empresas navieras no parece producirse en función de las líneas concretas de tráfico que conectan un puerto específico de origen y un puerto concreto de destino, sino a una escala más global, en términos de rutas. En este sentido se ha manifestado la Comisión⁴, al establecer que el ámbito geográfico relevante en el mercado del transporte marítimo tanto de mercancías como de pasaje puede abarcar numerosas “líneas de tráfico puerto-a-puerto” dentro de un mismo área de influencia, en la que convergen y compiten los mismos operadores.

La delimitación precisa de los mercados puede diferir en función de que se trate de servicios de transporte de pasaje o de carga pero, en todo caso, las distintas rutas en las que se integran las líneas concretas “puerto-a-puerto” configuran mercados relevantes también distintos.

En su informe correspondiente a la operación N-281 ACCIONA-TRASMEDITERRÁNEA, el TDC, sin analizar en profundidad estos mercados, apuntó que la delimitación final del ámbito geográfico del mercado debía atender a la zona de atracción de los puertos desde o hacia los cuales se ofrecen los servicios, indicando que a veces las zonas coinciden con los puertos que cubren una determinada línea y en ocasiones no existe tal correspondencia. El TDC indicó que, en términos generales, podrían considerarse relevantes⁵ la ruta Península-Baleares, que comprende todas las conexiones posibles con Baleares desde la Península, y el tráfico interinsular balear, que incluye todas las rutas internas de las Islas Baleares.

⁴ Decisiones de la Comisión en aplicación del Reglamento (CEE) 4056/86 del Consejo, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado CE a los transportes marítimos, entre otras, la Decisión de 9 de diciembre de 1999 en el asunto nº IV/34.466 TRANSBORDADORES GRIEGOS.

⁵ En su informe, el TDC consideró además las rutas entre Península-Canarias, Sur de España-Norte de Marruecos y el tráfico interinsular canario, que no resultan afectadas por la presente operación.



No obstante, cabe plantearse la definición del ámbito geográfico del mercado en función de la isla (no del puerto concreto) de origen o de destino de los trayectos, ya que al tratarse de rutas que comunican la Península con islas o islas entre sí, cada una de ellas presta un servicio individualizado e insustituible para el usuario que no se verá satisfecha por otra ruta alternativa. Así, podría ser conveniente analizar tanto el tráfico interinsular en su conjunto como el que tiene origen o destino en cada isla.

En relación con las rutas entre la Península y Baleares, en principio parecería apropiado aceptar la sustituibilidad de los puertos peninsulares que conectan cada isla con la Península para el tráfico de mercancías. Esta consideración se basaría en los sistemas intermodales de transporte utilizados habitualmente por la demanda de estos servicios a la hora de enviar o recibir mercancías, ya que habitualmente el punto de destino inicial y final del transporte no coincide con ninguna localidad adyacente al puerto, siendo necesario completar el trayecto con otro medio de transporte.

En este caso, la ubicación exacta del puerto no es determinante para escoger la línea de transporte, siendo asimismo considerados otros aspectos tales como la disponibilidad de bodega del buque, el precio negociado bilateralmente con la naviera, los horarios, la frecuencia de los trayectos, así como la existencia de conexiones adecuadas para enlazar el transporte marítimo con otros medios de transporte, hasta alcanzar el destino final de la mercancía.

Sin embargo, la sustituibilidad podría no ser tan alta en el caso del transporte de pasajeros, teniendo en cuenta la distinta duración de los trayectos desde cada uno de los puertos peninsulares. Por ello, cabría diferenciar las rutas con origen en Levante (Denia y Valencia) de las originadas en Cataluña (principalmente Barcelona).

Teniendo en cuenta lo anterior, este SDC analizará la estructura del mercado de cada uno de los posibles ámbitos geográficos, al objeto de descartar cualquier obstaculización del mantenimiento de la competencia efectiva.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

VI.1. Características y evolución

El sector de los servicios de transporte marítimo regular de mercancías y pasaje se caracteriza por el mantenimiento de las expectativas de crecimiento sostenido que ha mantenido en los próximos años. No obstante, según el informe elaborado por la consultora DBK sobre Transporte marítimo en noviembre de 2003, el crecimiento de la facturación en 2001 registró una ligera desaceleración al contabilizar una tasa de crecimiento del 4,3%, frente al 6,2% experimentado en el ejercicio anterior.

Es previsible que el mercado del transporte marítimo de cabotaje y el de corta distancia en el interior de la UE vaya a disfrutar de un gran desarrollo en los próximos años, dado el importante impulso que las instituciones comunitarias están actualmente prestando a esta modalidad de transporte como alternativa “más limpia” al transporte por carretera.

Adicionalmente, el mercado del transporte de pasaje se seguirá beneficiando del constante desarrollo de las Islas Baleares y Canarias como centro de ocio y turismo, pudiendo, mediante el incremento de la oferta de servicios de transporte de alta velocidad, ampliar la base de sus clientes.

En lo que respecta al transporte de carga, es previsible que la ampliación de la Unión Europea aumente el nivel de intercambios comerciales con Chipre, Malta y Turquía, fortaleciéndose el tráfico en el área del Mediterráneo.

El cuadro siguiente expresa el tamaño de los mercados relevantes, en volumen, durante los tres últimos ejercicios económicos. La información aportada por el notificante con relación a 2000 y 2001 procede de las estadísticas elaboradas por la Dirección General de la Marina Mercante que incluyen los datos relativos al tráfico interbaleares en el caso del transporte de mercancías, no haciéndolo, sin embargo, para el transporte de pasajeros. Para este caso, los datos relativos al tráfico interbaleares constituyen estimaciones del notificante basadas en datos recogidos por consultoras externas.

TOTAL MERCADO DEL TRANSPORTE MARITIMO REGULAR DE PASAJEROS Y MERCANCIAS			
Mercado	2000	2001	2002
Trasporte de pasajeros (Miles)			
Península-Baleares	1.243	1.557	1.650
Interinsular balear	1.089	1.170	1.367
Trasporte de mercancías (Miles de Tms)			
Península-Baleares + Interinsular balear	4.899	5.320	5.700

Fuente: Notificación

VI.2. Estructura de la oferta

Los distintos mercados españoles de los servicios de transporte marítimo regular de mercancías y pasajeros están constituidos por un número variable de empresas navieras, que normalmente desarrollan su actividad en zonas geográficas concretas. Los mercados de aquellas zonas en las que operan las empresas implicadas en la operación, Península-Baleares e interinsular balear, se caracterizan por su dinamismo, resultado de la constante entrada y salida de nuevos operadores y por la apertura y modificación de las líneas ofrecidas.

Tal es el caso de la naviera BUQUEBÚS, que en 2000 entró en la línea de pasajeros entre Barcelona-Mallorca, dejando de ofrecer ese trayecto un año después, o de ISCOMAR que ha abierto en los últimos años cuatro líneas de transporte de pasaje y carga, tres de ellas entre la Península y Baleares y otra en el ámbito interbaleares. La propia BALEARIA emergió en 2001 tras la adquisición del buque de alta velocidad "Federico García Lorca" como un importante competidor para el resto de navieras.

Esta inestabilidad de la oferta, especialmente en el caso del transporte de pasaje, es motivada por la estacionalidad de la demanda en algunos trayectos concretos, fundamentalmente en destinos turísticos como los implicados en la operación. En efecto, una de las características fundamentales de este sector es la movilidad de la flota y la inexistencia de obstáculos para pasar a explotar diversas líneas dentro de una misma zona en función de la demanda y de su estacionalidad, por lo que suele ser habitual que un mismo buque cubra diversas líneas en función de la época del año.

Otra característica que presenta la oferta de los mercados del transporte marítimo regular de mercancías y pasaje es la capacidad disponible no utilizada.

VI.2.1. Mercado del transporte marítimo regular de mercancías

El cuadro siguiente recoge las cuotas que detentan las empresas implicadas en la operación en el mercado del transporte marítimo de mercancías en cada uno de ámbitos geográficos relevantes, según la información aportada por la Autoridad Portuaria de Baleares y por la entidad notificante:

TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS EN 2003				
	BALEARIA ¹	UMAFISA ¹	TOTAL	OTRAS
Península-Baleares	[0-10%] ⁶	[0-10%]	[10-20%]	[80-90%]
Península-Mallorca	[0-10%]	----	[0-10%]	[90-100%]
Barcelona-Mallorca	----	----	----	[90-100%]
Levante-Mallorca	[10-20%]	----	[10-20%]	[80-90%]
Resto-Mallorca	----	----	----	[90-100%]
Península-Menorca	[0-10%]	----	[0-10%]	[90-100%]
Barcelona-Menorca	[0-10%]	----	[0-10%]	[90-100%]
Levante-Menorca	----	----	----	[90-100%]
Península-Ibiza	[20-30%]	[20-30%]	[40-50%]	[50-60%]
Barcelona-Ibiza	[0-10%]	[30-40%]	[30-40%]	[60-70%]
Levante-Ibiza	[40-50%]	[0-10%]	[50-60%]	[40-50%]
Interinsular Balear	[30-40%]	[0-10%]	[30-40%]	[60-70%]
Mallorca-Menorca	[10-20%]	----	[10-20%]	[80-90%]
Mallorca-Ibiza	[20-30%]	----	[20-30%]	[70-80%]
Menorca-Ibiza	----	----	----	[90-100%]
Ibiza-Formentera	[70-80%]	[20-30%]	[90-100%]	----

Fuente: Datos procedentes de BALEARIA y de la Autoridad Portuaria de Baleares.
¹ Las cuotas de BALEARIA y UMAFISA recogen al 50% las relativas a la comunidad de bienes GESTIÓN NAVIERA, C.B.

Entre los principales competidores de BALEARIA y UMAFISA en este ámbito se encuentran COMPAÑÍA TRASMEDITERRANEA, ISLEÑA MARITIMA DE CONTENEDORES, S.A. ("ISCOMAR"), filial de la empresa de transporte terrestre de mercancías CONTENEMAR, y TRANSPORTES MARÍTIMOS DE ALCUDIA, S.A. ("ALCUDIA").

Según información aportada por el notificante, TRASMEDITERRANEA ofrece cinco rutas en el ámbito del transporte de mercancías entre la Península y Baleares (Barcelona-Palma, Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mahón, Valencia-Ibiza y Valencia-Mahón) y dos a nivel interinsular balear (Ibiza-Palma y Mahón-Palma). En cuanto a ISCOMAR y ALCUDIA, disponen respectivamente de siete y

⁶ Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial.



seis rutas entre la Península y Baleares, siendo su oferta a nivel interinsular de dos y una línea respectivamente.

VI.2.2. Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros

El cuadro siguiente recoge la participación detentada por las empresas afectadas en el mercado del transporte marítimo de pasajeros en cada uno de ámbitos geográficos afectados por la presente operación.

TRANSPORTE MARÍTIMO DE PASAJEROS. 2003					
	BALEARIA ¹	UMAFISA ¹	TRASMAPI ²	TOTAL	OTRAS
Península-Baleares	[20-30%]	[0-10%]	----	[30-40%]	[60-70%]
Península-Mallorca	[20-30%]	----	----	[20-30%]	[70-80%]
Barcelona-Mallorca	[0-10%]	----	----	[0-10%]	[90-100%]
Levante-Mallorca	[40-50%]	----	----	[40-50%]	[50-60%]
Península-Menorca	[30-40%]	[0-10%]	----	[30-40%]	[60-70%]
Barcelona-Menorca	[30-40%]	[0-10%]	----	[30-40%]	[60-70%]
Levante-Menorca	----	----	----	----	[90-100%]
Península-Ibiza	[40-50%]	[20-30%]	----	[60-70%]	[30-40%]
Barcelona-Ibiza	----	[40-50%]	----	[40-50%]	[50-60%]
Levante-Ibiza	[50-60%]	[10-20%]	----	[70-80%]	[20-30%]
Interinsular Balear	[30-40%]	[0-10%]	[40-50%]	[80-90%]	[10-20%]
Mallorca-Menorca	[60-70%]	----	----	[60-70%]	[30-40%]
Mallorca-Ibiza	[50-60%]	----	----	[50-60%]	[40-50%]
Menorca-Ibiza					
Ibiza-Formentera	[30-40%]	[0-10%]	[50-60%]	[80-90%]	[10-20%]

Fuente: Datos procedentes de BALEARIA y de la Autoridad Portuaria de Baleares.

¹ Las cuotas de BALEARIA y UMAFISA recogen al 50% las relativas a la comunidad de bienes GESTIÓN NAVIERA, C.B

² TRASMAPI es la comunidad de bienes constituida para el tráfico de pasajeros por BALEARIA y SERCOMISA. En este caso, se han recogido conjuntamente las cuotas de las dos partes.

Los principales competidores de las empresas afectadas en este mercado son TRASMEDITERRANEA e ISCOMAR.

Según el notificante, actualmente TRASMEDITERRANEA ofrece seis líneas de transporte de pasajeros entre la Península y Baleares (Barcelona-Palma, Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mahón, Valencia- Palma, Valencia- Ibiza, Valencia- Mahón) y dos a nivel interinsular (Ibiza-Palma y Mahón-Palma).

En cuanto a ISCOMAR ofrece dos líneas entre la Península y Baleares (Barcelona-Palma y Denia-Ibiza) y dos a nivel interinsular (Alcudia-Ciudadela e Ibiza-Palma)



VI.3. Estructura de la demanda

La demanda del mercado de los servicios de transporte marítimo regular de pasaje está principalmente constituida por los consumidores individuales, tanto residentes en las islas Baleares, que utilizan este medio de transporte para sus desplazamientos, como turistas que viajan entre la Península y Baleares así como entre las islas. La importancia de este último segmento de la demanda se refleja en la estacionalidad que presenta este mercado, con máximas cotas en los meses de verano.

Otro segmento de la demanda de este mercado está constituida por los tour-operadores, que ofrecen a sus clientes paquetes de vacaciones que incluyen, además de servicios de transporte marítimo otros servicios adicionales, como alojamiento, traslados, excursiones, etc., y que poseen un mayor margen de negociación con las navieras.

La demanda de los servicios de transporte marítimo de pasajeros es sensible al precio, aunque los consumidores diferencian perfectamente la calidad de los servicios ofrecidos por lo que está dispuesta a pagar un precio más elevado por billete por disfrutar de un mejor servicio en cuanto a tiempo de trayecto y confort. En respuesta a esta realidad hay que situar la estrategia competitiva de la mayor parte de las compañías navieras de invertir en buques de alta velocidad mejor equipados, con el fin de mejorar su oferta en cuanto a comodidad y velocidad de viaje e reforzar así su posición competitiva.

En cuanto al mercado de los servicios de transporte marítimo regular de mercancías, la demanda está constituida por el sector empresarial e industrial. Principalmente se trata de agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo, que demandan servicios de transporte de carga rodada autopropulsada (en camiones) o no (plataformas) de forma sistemática, por lo que disponen de un elevado poder de negociación con las navieras.

Esta demanda se caracteriza por ser muy sensible a los precios, al ser los costes logísticos importantes en su rentabilidad global.

La demanda de carga es mayor durante los meses de verano al estar en cierta forma ligada al sector turístico de las islas Baleares, aunque es más estable durante el año que el tráfico de pasaje.

VI.4. Estructura de la distribución

La mayor parte de los operadores de transporte marítimo de pasajeros suelen comercializar sus billetes a través de agencias de viajes minoristas y de sus propias delegaciones, en aquellos puertos en los que operan más habitualmente. En cuanto al transporte de mercancías, la distribución se suele realizar a través de los agentes de carga de los puertos, que negocian las condiciones de servicio individualmente con cada cliente.

En lo que se refiere a BALEARIA, el [...] de sus ventas de billetes de pasaje se realizan a través de agencias de viaje minoristas, mientras que el [...] restante es resultado de la venta directa en sus propias delegaciones y agencias marítimas o a través de teléfono e Internet.

VI.5. Fijación de precios y otras condiciones comerciales

El factor precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo. Partiendo de la existencia de unas tarifas básicas, se puede



afirmar que, en general, la determinación de los precios se realiza en atención a cada tipo de cliente.

Esta circunstancia es especialmente cierta en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios, que aleja de forma sistemática los precios efectivamente aplicados de las tarifas generales en vigor. A la hora de negociar en este tipo de servicios, se consideran adicionalmente otros criterios tales como el tipo de mercancía transportada, porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas.

En el caso del transporte de pasaje, sobre las tarifas generales se aplican de forma sistemática descuentos y ofertas promocionales de muy diversa índole, en función de criterios tales como el número de billetes adquiridos, la compra de billetes de ida y vuelta, anticipación de la compra, inclusión o no del vehículo, etc.

VI.6. Competencia potencial - Barreras a la entrada

El sector del transporte marítimo de cabotaje en la UE se encuentra liberalizado desde enero de 1993 como consecuencia de la entrada en vigor del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo). Con carácter excepcional, este régimen se aplica a los servicios de cabotaje insular⁷ dentro del Mediterráneo desde enero de 1999.

Desde un punto de vista legal, para el establecimiento de líneas regulares de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros y mercancías, como las afectadas por la presente operación, se requiere una autorización previa de la Dirección General de la Marina Mercante, según establece el Real Decreto 1466/1997, de 19 de septiembre, que determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público⁸.

La Dirección General de la Marina Mercante, una vez recibida la solicitud y tras constatar que la empresa naviera cumple los requisitos establecidos en los artículos 6 y 9 del Real Decreto 1466/1997 y ha formalizado la garantía económica o aval por el importe que se determine, concederá la citada autorización en el plazo máximo de tres meses. En cuanto a la modificación de una línea regular de cabotaje insular autorizada, solamente si ésta supone una alteración superior o inferior al 40% de la oferta inicial o al 20% de los puertos del itinerario requerirá una nueva autorización, si no, bastará la mera notificación a la Dirección General de la Marina Mercante con siete días de antelación.

En opinión del notificante, esta autorización administrativa es reglada y prácticamente automática, por lo que realmente no constituye una barrera de entrada al mercado.

⁷ Se consideran servicios de cabotaje insular, los servicios regulares de transporte marítimo entre puertos situados en la parte continental y una o más islas de un solo y mismo Estado miembro, entre puertos situados en las islas de un solo y mismo Estado miembro. Ceuta y Melilla tendrán la misma consideración que los puertos de las islas.

⁸ La Sentencia de 16 de octubre de 2001 de la Sala Tercera del Tribunal Supremo (BOE de 26 de noviembre) ha anulado el párrafo primero del artículo 4 del Real Decreto 1466/1997, en el que declara como navegaciones de interés público todos los servicios de línea regular de cabotaje insular, entendiéndose por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la Península y los territorios no peninsulares, así como el de estos últimos entre sí.



La principal limitación de acceso al mercado son probablemente las inversiones asociadas a la adquisición de los buques. No obstante, los operadores pueden recurrir a otras fórmulas tales como fletar buques de terceros, adquirir buques de segunda mano o recurrir al arrendamiento simple o con opción a compra, utilizando para ello los instrumentos jurídicos específicos para la financiación de buques que ofrece la legislación española⁹. Junto a estas vías de financiación, los astilleros, fundamentalmente los especializados en embarcaciones de alta velocidad, ofrecen grandes facilidades para la adquisición de buques, llegando a financiar un porcentaje muy significativo de las embarcaciones que se construyen. Por todo ello, no parece que la inversión a realizar constituya una barrera significativa de entrada al mercado.

Tampoco parece representar una limitación de acceso al mercado la disponibilidad de terminales en los puertos, ya que éstas se explotan en régimen de concesión administrativa, siendo condición de la misma la prestación del servicio a cualquier naviera en condiciones no discriminatorias.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración analizada supondrá un refuerzo de BALEARIA en el ámbito del tráfico de pasajeros y mercancías entre la Península y Baleares e interinsular balear, al hacerse con posiciones importantes en la mayor parte de las rutas relacionadas con la isla de Ibiza.

La entidad resultante de la integración de los grupos BALEARIA y UMAFISA dispondrá de cuotas del [60-70%] y [40-50%] respectivamente del mercado del transporte marítimo de pasajeros y mercancías entre la Península e Ibiza, especialmente al hacerse con una posición importante en las líneas entre Levante e Ibiza ([70-80%] en pasajeros y [50-60%] en mercancías).

No obstante, dado que las anteriores líneas ya venían siendo explotadas conjuntamente por la comunidad de bienes de las partes - GESTION NAVIERA, C.B. - el principal cambio efectivo derivado de la concentración es la incorporación a la oferta de BALEARIA de la línea Barcelona-Ibiza, prestada anteriormente por UMAFISA, en la que detenta una cuota del [40-50%] del mercado de pasajeros y un [30-40%] del de carga.

En el ámbito interinsular balear, en atención a los acuerdos y comunidades de bienes existentes, BALEARIA incrementará su posición en la línea Ibiza-Formentera, hasta alcanzar una cuota del [80-90%] del mercado de pasajeros y del [90-100%] en mercancías.

No obstante lo anterior, es preciso indicar que estos refuerzos se refieren al segundo operador en el ámbito balear, en el que se mantiene el liderazgo de la compañía TRASMEDITERRÁNEA.

⁹ Hay que destacar el Real Decreto 442/94, sobre primas a la construcción naval (modificado en varias ocasiones, la última por el Real Decreto 1274/2003) que prevé una subvención de hasta tres puntos porcentuales sobre el tipo de interés de los créditos solicitados para la compra de buques, la Disposición adicional decimoquinta de la Ley 43/1995, del Impuesto sobre Sociedades, que regula el sistema de financiación de buques conocido como "Tax Lease", que consiste básicamente en una amortización fiscal acelerada del buque a través de diferentes mecanismos financieros que incluyen el arrendamiento con opción a compra, o el Acuerdo adoptado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos el 4 de septiembre de 2003 en relación a la concesión de avales del Estado a operaciones de inversión destinadas a la adquisición de buques por empresas navieras domiciliadas en España (Orden PRE/2573/2003 de 17 de septiembre). Estas disposiciones han sido declaradas compatibles con el mercado común en virtud del Reglamento del Consejo (CE) 1540/98, sobre ayudas a la construcción naval.



Finalmente es preciso considerar que el mercado del transporte marítimo tiene carácter estratégico en el caso de las islas, no existiendo sustituibilidad plena con otros medios de transporte de mercancías. Además, se trata de un ámbito en el que ha habido importantes expedientes sancionadores previos.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, resulta adecuado que el TDC analice en profundidad la operación con el fin de descartar, en el contexto de los distintos acuerdos existentes en este sector, cualquier potencial afectación de la competencia efectiva.

VIII. LEVANTAMIENTO DE LA SUSPENSIÓN DE LA OPERACIÓN

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, el notificante ha solicitado el levantamiento de la obligación de suspensión de la ejecución de la operación en el caso de que ésta se remitiese para su estudio al Tribunal de Defensa de la Competencia.

Dicha solicitud se basa en la escasa, o incluso nula, posibilidad de causar daños al interés público que podría derivarse de la ejecución de la operación durante el periodo máximo en el que se produzca la decisión final del Consejo de Ministros.

Este SDC considera apropiado valorar el hecho de que las empresas afectadas ya venían operando conjuntamente en las principales líneas desde 2000, por lo que no cabe prever que de la ejecución de la concentración se deriven perjuicios sustanciales e irreversibles para la competencia durante el periodo máximo de tres meses en el que se producirá la decisión del Consejo de Ministros.

Por ello, cabe proponer que se acuerde el levantamiento de la suspensión de la operación de concentración en aplicación del artículo 15.2 de la Ley.

IX. PROPUESTA

En atención al análisis anterior, se propone **remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del artículo 15 bis, 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

Adicionalmente, se propone el levantamiento de la suspensión de la operación, según lo dispuesto en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989 de Defensa de la Competencia.