

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

1. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 16 de junio de 2022 ha tenido 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), titular de una concesión pública en el puerto de Barcelona.
- (2) La notificación ha sido realizada por la empresa 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 Reglamento de Defensa de la Competencia ("RDC"), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) Dicha notificación incluye una propuesta de compromisos en primera fase al amparo del artículo 59 de la LDC y el artículo 69 del RDC, al objeto de resolver los posibles obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que puedan derivarse de la concentración. En virtud de lo establecido en el artículo 59.2 de la LDC, la presentación de esta propuesta de compromisos amplía en 10 días el plazo máximo para resolver y notificar la resolución en primera fase, de acuerdo con el artículo 36.2.a) de la LDC.
- (4) Con fecha 17 de junio de 2022, la Dirección de Competencia, conforme a lo previsto en los artículos 39.1.y 55.6 de la LDC, solicitó a la Autoridad Portuaria de Barcelona ("APB") información necesaria para la adecuada valoración de la concentración. Asimismo, el 24 y 27 de junio de 2022, la Dirección de Competencia envió requerimientos de información a terceros operadores sobre la propuesta de compromisos, con el fin de que pudieran asimismo valorar su idoneidad para resolver los posibles obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que puedan derivarse de la operación. En virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1.b) de la LDC, la Dirección de Competencia acordó que dichas solicitudes de información suspendieran el transcurso de los plazos máximos para resolver, en la medida en que las respuestas a dichos requerimientos contendrían elementos de juicio necesarios para que la CNMC pueda valorar la operación de concentración notificada. La última respuesta a dichos requerimientos de información tuvo entrada en la CNMC el 13 de julio de 2022.
- (5) Con fecha 20 de junio de 2022, Puertos del Estado remitió expediente archivado por la Autoridad Portuaria de Barcelona a la CNMC, a solicitud del denunciante, GRANDI NAVI VELOCI, S.p.a (GNV), y en virtud del artículo 125.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

- (6) Con fecha 5 de julio de 2022 la Dirección de Competencia, conforme a lo previsto en los artículos 37.2.b y 55.5 de la LDC, requirió del notificante información de carácter necesario para la resolución del expediente, que fue cumplimentada de forma incompleta el 12 de julio de 2022. La Dirección de Competencia reiteró el requerimiento el 14 de julio de 2022, siendo contestado el 19 de julio de 2022.
- (7) Considerando las suspensiones simultáneas de los requerimientos de información formulados a la APB, a terceros operadores y a GRIMALDI, la Dirección de Competencia acordó el levantamiento de la suspensión del plazo máximo para resolver, cuyo cómputo se reanudó el 20 de julio de 2022.
- (8) Con fecha 29 de julio de 2022, en virtud de lo dispuesto en los artículos 39.1 y 55.6 de la LDC, la Dirección de Competencia solicitó a Puertos del Estado información necesaria para la adecuada valoración de la concentración, que fue cumplimentada el 8 de agosto de 2022. En virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1b) de la LDC, la Dirección de Competencia acordó que esta solicitud de información suspendiera el transcurso de los plazos máximos para resolver.
- (9) A la vista de lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 12 de septiembre de 2022 inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.
- (10) La operación notificada consiste en la adquisición por GTB, sociedad perteneciente al grupo GRIMALDI, del control exclusivo de TFB, titular de una concesión pública en el puerto de Barcelona.
- (11) En el contexto de la adquisición por GRIMALDI de determinados activos propiedad del grupo ARMAS vinculados al negocio de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre la Península y las Islas Baleares, que dio origen al expediente C/1203/21 GRIMALDI/Activos grupo ARMAS, ARMAS otorgó a GRIMALDI una opción de compra sobre la terminal pública gestionada por TFB en el puerto de Barcelona que quedó fuera de dicha operación. El 15 de diciembre de 2021, GRIMALDI comunicó a ARMAS su intención de ejercer dicha opción de compra.
- (12) La operación se incluiría, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1 b) de la LDC.

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

- (13) De acuerdo con los notificantes, la operación no tiene dimensión comunitaria, al no cumplirse los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento del Consejo (CE) nº 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración.
- (14) 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.

3. EMPRESAS PARTICIPES

4.1. ADQUIRENTE: GRIMALDI

- (15) GTB es una sociedad perteneciente al grupo GRIMALDI, un grupo italiano cuya matriz está controlada por varios miembros de la familia Grimaldi.
- (16) El grupo GRIMALDI está principalmente activo en el transporte marítimo regular de carga (rodada, contenedores y coches) y pasajeros, prestando servicios en más de 130 puertos del Mediterráneo, Norte de Europa, África occidental, mar Báltico y América del Norte y del Sur.
- (17) En España, GRIMALDI está activo en la prestación de servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros entre puertos españoles y de terceros países (no entre puertos españoles)¹ y, 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, con cinco buques Ro/Pax³. Adicionalmente, GRIMALDI opera, desde enero de 2022, un buque Ro/Ro fletado expresamente para el transporte de mercancías peligrosas no compatibles con pasaje.

¹ Actualmente, GRIMALDI opera líneas de transporte marítimo regular de pasajeros entre Barcelona, Valencia y Sagunto e Italia. Adicionalmente, opera líneas de transporte marítimo regular de carga (Ro/Ro) entre España y terceros países (Italia, Reino Unido, Alemania, Bélgica, Francia, Países Bajos, Dinamarca, Finlandia, Estonia, Suecia, Grecia, Chipre, Turquía, Israel, Túnez, Libia, Egipto, Líbano, Senegal, Costa de Marfil, Togo, Benín, Nigeria, Camerún, Arabia Saudí, Australia, Brasil, Argentina, Uruguay, Estados Unidos y México). GRIMALDI no opera líneas entre España y Marruecos desde que lo dejara de hacer en 2019 a raíz de la pandemia provocada por el Covid19.

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

³ Buques adquiridos en el marco de la operación de 2021 (Volcán del Teide, Volcán de Tijarafe, Ciudad de Mahón, Ciudad de Granada y Ciudad de Palma).

- (18) Adicionalmente, GRIMALDI gestiona cuatro terminales de carga y pasajeros en España, en concreto dos en el puerto de Valencia (una pública⁴ y otra privada⁵), una en el puerto de Barcelona⁶ y otra en el puerto de Sagunto⁷. También presta servicios de agencia de viaje mayorista y minorista.
- (19) El volumen de negocios del grupo GRIMALDI en el último ejercicio económico, conforme al artículo 5 del RDC, fue, según el notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS GRIMALDI (MILLONES DE EUROS) 2021		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
3.459	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

4.2. ADQUIRIDA: TFB

- (20) TFB es una sociedad española perteneciente al grupo ARMAS que gestiona una terminal pública de carga rodada y pasajeros localizada en los muelles

- ⁴ Terminal pública gestionada bajo concesión por GRIMALDI para la manipulación de automóviles, carga rodada y tráfico de pasajeros con obligación de servicio a terceros, estableciéndose en los pliegos que rigen la concesión unas tarifas máximas aplicables a los operadores que utilicen la terminal. GRIMALDI presta exclusivamente servicios de manipulación de carga, en concreto a coches, bien directamente o mediante subcontratación, incluyendo (i) estiba y desestiba, carga y descarga y transbordo de vehículos; recepción y entrega de la mercancía; transporte/traslados de coches, contenedores, trailers y otra carga rodada; (ii) ocupación: estancia y almacenamiento de los vehículos en los terrenos adjudicados a la sociedad mediante concesión en el puerto de Valencia; y (iii) reparación y preparación de vehículos en su terminal.
- ⁵ Destinada exclusivamente a la prestación de servicios a su propia flota, no pudiendo prestar servicios a terceros en virtud del título concesional, salvo autorización expresa de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV). En este sentido, a solicitud de TRASMEDITERRÁNEA, la APV autorizó provisionalmente el 6 de junio de 2005 un cambio de objeto de la concesión, en el sentido que se le permitiera atender otros buques cuyo origen y destino fuera distinto a las islas Baleares, así como poder dar servicio a los buques de cruceros. De acuerdo con la información obrante en el expediente C/1203/21 GRIMALDI/Activos grupo ARMAS, dicha autorización provisional estaría vigente actualmente, no habiéndose producido un cambio definitivo en el objeto de la concesión otorgada a TRASMEDITERRÁNEA. Haciendo uso de dicha autorización se habrían prestado servicios a cruceros, en concreto a 203 escalas en 2019, 230 escalas en 2020 y 96 escalas en 2021.
- ⁶ Terminal pública gestionada bajo concesión por GTB (GRIMALDI) en el muelle Costa del puerto de Barcelona, vigente hasta el 30 de junio de 2033, para la manipulación de carga rodada y tráfico de pasajeros con obligación de servicio a terceros, estableciéndose en los pliegos que rigen la concesión unas tarifas máximas aplicables a los operadores que utilicen la terminal. La terminal tiene actualmente una superficie de 87.127 m², tres líneas de atraque y una terminal de pasajeros. Adicionalmente GRIMALDI dispone de autorización para ocupar un área de 20.309 m² en el muelle Poniente Sur en dicho puerto, que utiliza como zona de embarque y desembarque de mercancías, autorización que vence el 31 de diciembre de 2022, habiendo solicitado a la APB la conversión en concesión de dicha superficie.
- ⁷ Autorización administrativa otorgada a GRIMALDI para la manipulación, depósito y almacenamiento de vehículos nuevos, plataformas y otras unidades Ro-Ro.

de Poniente y San Beltrán del puerto de Barcelona⁸, que cuenta con una superficie de 99.993 m², cuatro líneas de atraque y una terminal de pasajeros⁹.

- (21) El volumen de negocios de TFB, conforme al artículo 5 del RDC, ascendió a 9,81 millones de euros en 2021.

4. MERCADOS RELEVANTES

5.1. Mercado de producto

- (22) La operación producirá solapamiento horizontal entre las actividades de las partes en el sector de la **gestión de terminales portuarias en el puerto de Barcelona**, donde el grupo adquirente y la empresa adquirida gestionan terminales públicas de carga rodada y pasajeros.
- (23) La terminal portuaria es la instalación o conjunto de instalaciones portuarias que constituyen la interfaz entre el modo de transporte marítimo y los demás modos de transporte. Dependiendo del tamaño del puerto, pueden existir distintas terminales y éstas pueden estar o no especializadas en un tipo de tráfico marítimo u otro: Ro/Ro¹⁰, Ro/Pax¹¹, cruceros¹², etc.
- (24) La terminal portuaria está conformada por la combinación de uno o varios elementos tales como el atraque, la rampa para la carga/descarga de mercancía rodada, la lámina de agua correspondiente a las rampas y atraques, parcelas de depósito, carga y descarga de mercancías y pasajeros, almacén, oficinas para la venta de billetes o salas de espera, etc. Uno o varios de estos elementos pueden explotarse por los operadores en régimen de concesión, autorización administrativa o estar únicamente sujeto a un permiso de uso que implica el abono de unas tasas. Asimismo, puede implicar el uso exclusivo sobre los elementos de la concesión o en caso de terminales públicas, la obligación de dar servicio a terceros.

⁸ La concesión tiene una vigencia de 30 años finalizando el 1 de agosto de 2029.

⁹ Según el notificante, dicha terminal habría prestado servicios para operaciones de tráfico de cruceros hace más de cinco años y de manera excepcional, a solicitud de la APB, debido a la falta de capacidad de las terminales de cruceros del puerto de Barcelona en aquel momento.

¹⁰ Los buques Ro-Ro (roll-on roll-off) transportan cargamento rodado, es decir, automóviles, camiones o vehículos industriales, etc, que son cargados y descargados en el puerto a través de rampas (manipulación horizontal).

¹¹ Los buques Ro-Pax son buques mixtos de carga rodada y pasaje, denominados coloquialmente ferrys.

¹² Los cruceros son buques de transporte de pasajeros para la realización de viajes de placer.

- (25) Tanto la Comisión Europea como la CNMC han analizado el sector de la gestión de terminales portuarias en varios precedentes¹³, dejando abierta la definición exacta del mercado de producto. No obstante, ambas autoridades han considerado una posible división del mercado en función del tipo de buque, distinguiendo así entre terminales de carga rodada, contenedores, granel y cruceros¹⁴, dados los diferentes requerimientos de servicios, instalaciones e infraestructuras portuarias que precisan.
- (26) Adicionalmente, la Comisión Europea consideró¹⁵, aunque dejando abierta la definición exacta, un mercado de gestión de terminales para servicios Ro/Ro que se diferenciaba de las terminales de pasajeros y Ro/Pax, concluyendo que no habría una relación vertical entre las actividades de las partes de la operación por cuanto una de ellas operaba buques Ro/Pax y la otra únicamente prestaba servicios de terminal Ro/Ro.
- (27) Según la información disponible, las terminales gestionadas por GRIMALDI y por TFB en el puerto de Barcelona prestan servicios tanto a buques Ro/Ro (carga rodada) como a buques Ro/Pax (carga rodada y pasajeros).
- (28) Por ello, se analizará la incidencia de la operación en los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros.
- (29) Por otra parte, la operación generará efectos verticales, dadas las actividades de gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros realizadas por TFB en Barcelona y las actividades de **transporte marítimo de carga rodada y pasajeros** prestadas por GRIMALDI en la zona Península-Baleares y en otras rutas entre puertos españoles y de terceros países.
- (30) Los precedentes¹⁶ distinguen dos grandes categorías de servicios regulares de transporte marítimo en función de la demanda: (i) mercancías o carga y (ii) pasajeros, incluyendo los vehículos que viajan en régimen de equipaje, que conforman mercados de producto separados.
- (31) En el caso del transporte marítimo de carga, los precedentes han venido distinguiendo, en función de la naturaleza de la carga a transportar, entre el

¹³ C/1203/21 GRIMALDI/Activos grupo ARMAS, C-0900/17 BOLUDA/CAPSA (Activos), C-0877/17 COSCO/NOATUM PORT, C/0711/15 APM TERMINALS/GRUP MARITIM TCB y los casos comunitarios COMP/M.5093 DP WORLD/CONTI7/RICKMERS/DP WORLD BREAKBULK/JV, COMP/M.6917 FSI/MERIT/YILDIRIM/CMA CGM y COMP/M.5756 DFDS/Norfolk.

¹⁴ C/1203/21 GRIMALDI/Activos grupo ARMAS y C/0588/14 GLOBAL/CREUERS y los casos comunitarios COMP/M.3877 COSTA CROCIERE/ROYAL CARIBBEAN/MARINVEST/RCT JV y COMP/M.5423 –COSTA/MSA/MPCT.

¹⁵ COMP/M.6917 FSI/MERIT/YILDIRIM/CMA CGM

¹⁶ C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA, C/0030/07 BALEARIA/SUR COMANAV, N-04006 BALEARIA/UMAFISA etc.

transporte de “carga completa o a granel” (bulk cargo)¹⁷ y el transporte de “carga general o carga fraccionada” (break bulk)¹⁸, dada la reducida sustituibilidad existente entre ellas por el tipo de mercancía a transportar y por los buques empleados en su transporte.

- (32) En el caso del transporte de carga general, en el que GRIMALDI centra su actividad, los precedentes han planteado la sustituibilidad entre el transporte en contenedores y el transporte de carga rodada en determinadas rutas, entre otras, las rutas entre la Península y las Islas Baleares, relevantes a efectos del análisis de la operación¹⁹.
- (33) No obstante, dado que la relevancia de este mercado en esta operación viene determinada sólo por su relación vertical con la actividad de gestión de terminales que GRIMALDI adquiere, se analizará la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo de carga rodada, en el que centra su actividad GRIMALDI.
- (34) En el caso del transporte marítimo de pasajeros, los precedentes han planteado la sustituibilidad del transporte marítimo con el transporte aéreo en el caso de que la duración del trayecto, la frecuencia en la prestación del servicio y el precio sean equiparables. En el caso de las rutas de transporte de pasajeros Península-Baleares, el extinto TDC²⁰ consideró la sustituibilidad entre el transporte aéreo y el marítimo en aquellos casos en los que existían embarcaciones de alta velocidad y las empresas objeto de la concentración ostentaban cuotas significativas (en el resto de las líneas no era necesario examinar dicha posibilidad, al no plantearse problemas de competencia).
- (35) Dadas las características de la operación, no resulta necesario entrar a valorar dicha sustituibilidad por los motivos anteriormente expuestos, por lo que se analizará la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo de pasajeros.

¹⁷ Abarca el transporte de mercancías homogéneas cuyo volumen es suficiente para llenar toda o gran parte de la capacidad disponible de un buque, que asimismo se encuentra especialmente acondicionado para este tipo de mercancías.

¹⁸ Incluye 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 transporte se presta mediante contenedores, que se embarcan o desembarcan en el buque a través de medios de manipulación vertical como grúas, o sin contenedor, apilando las mercancías en la bodega del buque y cuya manipulación es horizontal mediante camiones o plataformas. Esta última modalidad se denomina “carga rodada”.

¹⁹ GRIMALDI señala que, al no existir grúas en las instalaciones portuarias de las islas Baleares, toda la mercancía viaja en buques de carga rodada (incluidos los contenedores procedentes de rutas internacionales), existiendo por tanto sustituibilidad entre ambos tipos de transporte de carga general.

²⁰ Asunto BALEARIA/UMAFISA.

5.2. Mercado geográfico

- (36) Los precedentes 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, sin cerrar en todo caso la definición exacta del mercado geográfico.
- (37) Así, la CNMC, en el expediente C/1203/21 GRIMALDI/Activos grupo ARMAS, vinculado a la presente operación, aún sin llegar a establecer una definición precisa del ámbito geográfico de los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros, analizó la incidencia de la operación en el área de Levante²¹ y Cataluña²² conjuntamente y por separado, así como en los puertos de Valencia, Barcelona y Sagunto.
- (38) Siguiendo el enfoque de la CNMC en el expediente C/1203/21 GRIMALDI/Activos grupo ARMAS y teniendo en cuenta el ámbito de actuación de las empresas afectadas, se analizará el puerto de Barcelona, aportando asimismo información de las áreas Levante-Cataluña y Cataluña.
- (39) En cuanto al mercado de transporte marítimo regular, tanto de mercancías como de pasaje, los precedentes han venido considerando que el ámbito geográfico relevante 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.
- (40) En relación con las rutas entre la Península y Baleares, relevantes a efectos del análisis de la operación, el extinto TDC²³ determinó que, en el caso del transporte marítimo de carga, el conjunto de todas las conexiones posibles con Baleares desde la Península debía considerarse como un mercado geográfico. Adicionalmente, se planteó la posibilidad de que la definición del ámbito geográfico del mercado se realizara en función de la isla (no del puerto concreto de origen o de destino de los trayectos), ya que al tratarse de rutas que comunican la Península con islas, cada una de ellas presta un servicio individualizado e insustituible para el usuario que no se verá satisfecha por otra ruta alternativa.
- (41) En el caso del transporte marítimo de pasajeros, el TDC consideró que la sustituibilidad entre los puertos peninsulares podría no ser tan elevada como en el transporte de mercancías, considerando apropiado diferenciar entre las rutas con origen en Levante (Valencia, Denia, Sagunto) de las originadas en Cataluña (Barcelona).
- (42) A la vista de lo anterior, se analizará la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo de carga en las rutas Península-Baleares,

²¹ Incluyendo los puertos de Valencia, Sagunto, Gandía y Denia.

²² Incluyendo los puertos de Barcelona y Tarragona.

²³ Asunto BALEARIA/UMAFISA

Península-Mallorca, Península-Menorca y Península-Ibiza y en el mercado del transporte marítimo de pasajeros en las rutas Cataluña-Baleares, Cataluña-Mallorca, Cataluña-Menorca y Cataluña-Ibiza.

- (43) No obstante, esta Dirección considera que cabría considerar una potencial segmentación entre Cataluña y Levante, pues dependiendo del origen de la carga a transportar, las rutas con procedencia en Cataluña o Levante podrían no ser sustitutivas entre sí.
- (44) GRIMALDI también opera servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros entre la Península y terceros países siendo las rutas entre Barcelona e Italia²⁴, potencialmente afectadas por la operación.

5. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

6.1. Estructura de la oferta

Gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros

- (45) En el puerto de Barcelona hay dos terminales marítimas de uso público que prestan la operativa portuaria a los buques de carga rodada y pasajeros (Ro/pax). Se trata de las terminales públicas gestionadas mediante concesión²⁵ por GTB y TFB, objeto de análisis en la presente operación²⁶.
- (46) Ambas terminales tienen obligaciones de servicio público, que, según el artículo 110 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), se concretan, entre otras, en la prestación de una cobertura universal, con obligación de atender a toda la demanda razonable, en condiciones no discriminatorias, salvo las excepciones previstas en la Ley para los casos de terminales de pasajeros y mercancías de uso particular, así como en la continuidad y regularidad de la prestación del servicio en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor. Ambas terminales están asimismo sometidas a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria, comprometiéndose a respetar en la determinación de precios a los operadores que utilicen la terminal, las tarifas máximas establecidas en los pliegos que rigen la concesión.

²⁴ Líneas Barcelona-Civitavecchia, Barcelona-Savona, Barcelona-Livorno y Barcelona-Porto Torres.

²⁵ Concesión de un espacio de dominio público portuario que sirve de soporte a la prestación de servicios portuarios de pasaje y de manipulación y transporte de mercancías al tráfico de carga rodada.

²⁶ El puerto de Barcelona dispone asimismo de tres terminales de carga rodada (servicios Ro/Ro), dos públicas (AUTOTERMINAL, gestionada por NOATUM y la terminal gestionada por SETRAM, con 7 atraques cada una de ellas) y una privada (la terminal Port Nou, cuya titularidad corresponde a BERGÉ, con 2 atraques).

- (47) En dichas terminales, GTB y TFB prestan²⁷ servicios portuarios básicos de pasaje²⁸ a buques distintos de los de cruceros turísticos y servicios de manipulación y transporte de mercancías al tráfico de carga rodada²⁹, fundamentalmente, de acuerdo con contestación de la APB, a los buques del armador titular de la concesión, por ser dicho tráfico el que determina su razón de ser. Por su parte, el propio pliego concesional de TFB señala que el concesionario está obligado a atender a todos los usuarios que lo soliciten, siempre de acuerdo con sus disponibilidades y las necesidades de la Terminal. Por tanto, los titulares de las concesiones, o bien cuentan con uso prioritario las 24h del día, o en caso de ser muelles compartidos³⁰ cuentan con una preferencia de atraque en una franja horaria determinada, según lo señalado por la APB.
- (48) En el caso de TFB, hasta 2021, más del [50-60%] de las escalas operadas correspondían a TRASMEDITERRÁNEA, naviera perteneciente a su grupo³¹). En términos de facturación, los servicios prestados por TFB a terceros (excluyendo los prestados a GRIMALDI)³² en 2021 representan el [20-30%] del total de sus ingresos, según el notificante.
- (49) El cuadro siguiente muestra el porcentaje que los ingresos obtenidos por TFB de las operaciones realizadas con terceros e intragrupo representan respecto al total de los ingresos en los últimos tres años.

²⁷ Para lo que disponen de la correspondiente licencia o licencias. La concesión no habilita para la prestación de servicios portuarios básicos, sino que la misma requerirá la previa obtención de la correspondiente licencia. Concesión y licencia son títulos diferentes e independientes no obstante su relación.

²⁸ Servicio de embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga de equipaje y vehículos en régimen de pasaje.

²⁹ Servicio de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo, servicios de depósito y servicio de transporte horizontal para la carga.

³⁰ Posibilidad solo viable para los muelles ubicados en los extremos de la terminal

³¹ De acuerdo con la notificante, hasta 2021, la autoprestación de TFB superaba el [80-90%]. En 2021 y tras la operación de venta de sus buques a GRIMALDI desciende a un nivel superior al [40-50%]. La notificante no ha aportado datos del ejercicio 2022. Adicionalmente, TFB operaba las navieras GNV y SUARDIAZ. De acuerdo con la APB, en los últimos años las navieras GNV, FLOTA SUARDÍAZ y E.N.T.M.V. representaron, respecto del total de las escalas que operaron en estas dos terminales, un [10-20%] en el año 2019 y un [40-50%] en el primer trimestre del año 2022, pudiendo estos porcentajes variar en un futuro si se reanuda la actividad con Marruecos, no teniendo estas navieras otra alternativa en el Puerto de Barcelona para realizar sus operaciones.

³² GNV, ENTMV (Algérie Ferries) y SUARDIAZ.

Tipo operaciones	2019	2020	2021
Operaciones con terceros	[10-20%]	[10-20%]	[50-60%] ³³
Operaciones intragrupo	[80-90%]	[80-90%]	[40-50%]

Fuente: Notificación.

- (50) En cuanto a GTB, de acuerdo con la información aportada por el notificante, en los tres últimos años sólo habría operado buques de su propio grupo empresarial (GRIMALDI), salvo los momentos puntuales en los que operó los buques de BALEARIA, lo que, en todo caso, representa un porcentaje marginal de los ingresos obtenidos en dicha terminal ([0-5%] en 2021), según dicha empresa. Por otro lado, desde 2021, el número de atraques asociado a la terminal de GTB ha resultado insuficiente para atender a todos los buques de su grupo (incluyendo los adquiridos de TRASMEDITERRÁNEA), por lo que toda la operativa de esta última naviera se sigue realizando en la terminal de TFB (como antes de su adquisición por GRIMALDI). Para ello, GRIMALDI y TFB suscribieron el 28 de mayo de 2021 un acuerdo para la prestación de servicios portuarios a los buques adquiridos de TRASMEDITERRÁNEA en la terminal de TFB.
- (51) Adicionalmente, en el puerto de Barcelona existe una tercera empresa, BALEARIA, que presta servicios portuarios al pasaje a buques distintos de los de cruceros turísticos y servicios de manipulación al tráfico de carga rodada. BALEARIA no dispone de una concesión o autorización de ocupación de la totalidad de una terminal de pasajeros en dicho puerto, prestando dichos servicios en diferentes ubicaciones del mismo (muelles Drassanes-Barcelona Norte³⁴ y muelle Adosado³⁵). La operativa de embarque/desembarque de mercancías la realiza en la terminal Port Nou³⁶.
- (52) En todo caso, tal como señala BALEARIA en la contestación al requerimiento de información formulado por la Dirección de Competencia, al no disponer de concesión alguna de lámina de agua en el puerto de Barcelona, los atraques de sus buques son compartidos con los del resto de operadores

³³ Incluyendo los servicios prestados a los barcos de TRASMEDITERRÁNEA que fueron adquiridos por GRIMALDI en julio de 2021.

³⁴ En la estación marítima de Drassanes, cuya titularidad pertenece a la APB, BALEARIA posee dos autorizaciones administrativas de ocupación de superficie a precario, sólo durante la franja de horas en las que se realizan las operativas de embarque/desembarque, al objeto de que cualquier otra naviera pueda operar en esta terminal en otra franja horaria. En esta área BALEARIA presta la operativa de embarque/desembarque a los pasajeros sin vehículo, para posteriormente trasladarlos en autobús hasta el barco. Según la APB, la terminal Drassanes tiene limitaciones en el tamaño de los buques a operar derivadas de su canal de acceso.

³⁵ En el muelle Adosado, BALEARIA dispone de una concesión para la explotación de una terminal marítima de uso particular (no puede atender a terceros), empleada exclusivamente para el embarque de vehículos en régimen de pasaje con destino a las Islas Baleares.

³⁶ Es la única terminal multipropósito del puerto de Barcelona con capacidad para manipular cualquier tipo de mercancía (contenedores, carga rodada y convencional, vehículos, semirremolques, piezas especiales, etc), cuya titularidad corresponde al grupo BERGE.

que operan en el mismo, disponiendo de ellos en base a la planificación que realiza la Autoridad Portuaria y a la disponibilidad de atraque en las terminales de GTB y TFB³⁷.

- (53) De acuerdo con la información provista por la APB, respecto a las terminales antes citadas cabe indicar las siguientes ventajas:

TFB y GTB:

- disponen de terminal propia en concesión, con ocupación privativa las 24h del día, por lo que pueden ofertar operar vehículos que requieran un estacionamiento temporal en la terminal (camiones sin conductor y coches nuevos)
- disponen de una ubicación única para toda la operativa que realizan, por lo que les permite una mayor flexibilidad en la utilización de las explanadas y del personal, evitando la duplicidad de equipos y personas que supone operar en diferentes muelles no colindantes.

TFB y BALEARIA:

- en la operativa de pasaje, que embarca a pie, dada la proximidad a la ciudad (Balearia exclusivamente en la terminal Drassanes)
- proximidad a la bocana, reduciendo el tiempo necesario para la entrada/salida del buque

GTB: mayor anchura del muelle, lo que conlleva mayor capacidad de almacenamiento.

GTB y BALEARIA (en muelle adosado): lejanía respecto a la ciudad, conlleva un menor impacto en esta última derivada de posibles emisiones de los buques que atraquen en estas terminales.

- (54) Adicionalmente, existe otro operador en el puerto de Barcelona con capacidad para dar servicios a buques Ro/pax: BERGE – Port Nou, terminal multipropósito, que, sin embargo, de acuerdo con la información aportada por SUARDIAZ, cliente de TFB, carecería de la necesaria superficie para recepcionar/almacenar las cargas y de la disponibilidad horaria para cumplir el programa de SUARDIAZ³⁸.
- (55) Las otras dos terminales AUTOTERMINAL y SETRAM, son terminales públicas de manipulación de automóviles y carga rodada, que prestan servicios exclusivamente a buques Ro/Ro. Asimismo, de acuerdo con la información aportada por SUARDIAZ carecen de permisos o equipos para

³⁷ A medio plazo, de acuerdo con la información provista por la APB, se prevé ampliar hacia el sur el actual muelle adosado al objeto de permitir la concentración en una única terminal la actividad que desarrolla actualmente BALEARIA en diferentes ubicaciones del puerto de Barcelona. La nueva terminal que se prevé otorgar sería una terminal privada, por lo que no podría operar buques de terceras empresas.

³⁸ De acuerdo con la información provista por GRIMALDI, Balearia opera buques Ro/Pax dentro del espacio concesionado por la APB a Bergé

trabajar carga de semirremolques y maquinaria de manera regular, dedicándose casi en exclusiva a buques “Car Carrier” para la importación y exportación de vehículos.

- (56) Los cuadros siguientes muestran la estructura de los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada (buques Ro/Ro y Ro/Pax) y de pasajeros (buques Ro/Pax) en las diferentes alternativas geográficas consideradas, según volumen de carga rodada manipulada (UTIs³⁹) y número de pasajeros afectados, en base a los datos aportados por el notificante⁴⁰.

Mercado de gestión de terminales portuarias de carga rodada (UTIs) 2021.						
Ámbito geográfico	GTB	TFB	GTB+TFB	Balearia	Bergé	TMS ³
Área Levante-Cataluña ¹	[50-60%]	[10-20%]	[60-70%]	[30-40%]	[0-5%]	[0-5%]
Área Cataluña ²	[40-50%]	[20-30%]	[60-70%]	[20-30%]	[0-5%]	--
Puerto de Barcelona	[40-50%]	[20-30%]	[70-80%]	[20-30%]	--	--

Mercado de gestión de terminales portuarias de pasajeros (número pasajeros) 2021.					
Ámbito geográfico	GTB	TFB	GTB+TFB	Balearia	TMS
Área Levante-Cataluña ¹	[10-20%]	[10-20%]	[30-40%]	[60-70%]	[0-5%]
Área Cataluña ²	[20-30%]	[30-40%]	[50-60%]	[40-50%]	--
Puerto de Barcelona	[20-30%]	[30-40%]	[50-60%]	[40-50%]	--

Fuente: Notificación

¹ Puertos de Valencia, Sagunto, Gandía, Denia, Castellón, Alicante, Barcelona y Tarragona.

² Puertos de Barcelona y Tarragona.

³ Gestiona una terminal en el puerto de Alicante.

Transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros

- (57) En cuanto a los mercados verticalmente relacionados de la prestación de servicios regulares de transporte marítimo de carga rodada y pasajeros en la zona Península-Baleares, donde está activo el grupo adquirente, la oferta de dichos mercados se completa con BALEARIA y GRANDI NAVI VELOCI (GNV), naviera italiana perteneciente al grupo MSC, que comenzó a prestar servicios de transporte marítimo regular de carga y pasajeros en esta zona en julio de 2021⁴¹.
- (58) Los cuadros siguientes muestran la estructura de los mercados del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en 2021 en las diferentes alternativas geográficas planteadas en los precedentes, en

³⁹ UTI (Unidad de Transporte Intermodal) unidad de medida del transporte rodado de mercancías.

⁴⁰ Procedentes de las autoridades portuarias correspondientes en el caso de la carga y de las estadísticas publicadas por Puertos del Estado en el caso de los pasajeros, descontando los pasajeros de cruceros.

⁴¹ Líneas Barcelona-Palma, Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mahón, Valencia-Palma, Valencia-Ibiza y Palma-Ibiza.

volumen y valor, según datos aportados por el notificante procedentes de las autoridades portuarias correspondientes.

Mercado del transporte marítimo regular de carga rodada. 2021						
Líneas	GRIMALDI		BALEARIA		GNV	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Península-Baleares	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[50-60%]	[0-5%]	[0-5%]
Península-Mallorca	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[50-60%]	[0-5%]	[0-5%]
Península-Menorca	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[50-60%]	[0-5%]	[0-5%]
Península-Ibiza	[30-40%]	[30-40%]	[60-70%]	[60-70%]	[0-5%]	[0-5%]

Fuente: Notificación

Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros. 2021						
Líneas	GRIMALDI		BALEARIA		GNV	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Península-Baleares	[20-30%]	[20-30%]	[60-70%]	[60-70%]	[5-10%]	[5-10%]
Cataluña-Mallorca	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[10-20%]	[10-20%]
Cataluña-Menorca	[30-40%]	[30-40%]	[60-70%]	[60-70%]	[0-5%]	[0-5%]
Cataluña-Ibiza	[20-30%]	[30-40%]	[60-70%]	[60-70%]	[0-5%]	[0-5%]

Fuente: Notificación

- (59) El grupo adquirente también opera rutas de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre Barcelona e Italia⁴², siendo su cuota cercana al [90-100%], según el notificante.

5.2. Estructura de la demanda y precios

- (60) La demanda de los servicios de terminal portuaria de carga rodada y de pasajeros está constituida por las compañías navieras que efectúan servicios de transporte marítimo de carga rodada y pasajeros que, en el caso del puerto de Barcelona se dirigen a las islas Baleares, Italia, Marruecos y el norte de África.
- (61) Según lo señalado anteriormente, las terminales públicas gestionadas por GTB y TFB en el puerto de Barcelona, prestan fundamentalmente servicios a los buques del armador titular de la concesión y en mucha menor proporción a navieras terceras.
- (62) Se trata de clientes profesionales que gestionan los atraques de sus barcos con bastante tiempo de antelación, suscribiendo acuerdos de prestación de servicios de terminal con los operadores que gestionan las terminales

⁴² Líneas Barcelona-Civitavecchia, Barcelona-Savona, Barcelona-Livorno, Barcelona-Porto Torres, donde es el único operador. GNV opera la ruta Génova-Barcelona, en la que no opera GRIMALDI.

públicas, pudiendo cambiar de proveedor de estos servicios con relativa facilidad.

- (63) En este sentido, una de las navieras consultadas por esta Dirección de Competencia (GNV) señala que en los últimos diez años ha suscrito acuerdos de prestación de servicios de terminal en el Puerto de Barcelona tanto con TFB como con GTB, en función de las tarifas y condiciones ofrecidas, lo que demuestra la existencia de una importante competencia entre ambas terminales⁴³.
- (64) Ello, sin perjuicio de que los pliegos que rigen la concesión establezcan unas tarifas máximas sobre las tarifas que los concesionarios de las terminales públicas aplican a los operadores que utilicen dichas terminales.
- (65) En el caso de los servicios de transporte marítimo regular de carga rodada, la demanda está constituida por el sector empresarial e industrial. Se trata, fundamentalmente, de agencias de transporte por carretera y compañías de distribución de productos de gran consumo que demandan servicios de transporte de carga rodada de forma sistemática. Esta demanda profesional es muy sensible a los precios por cuanto los costes logísticos tienen un efecto significativo en su rentabilidad, disponiendo de una apreciable capacidad de negociación. También son sensibles a los horarios a la vista de las necesidades de sus clientes.
- (66) Por lo que respecta al transporte marítimo regular de pasajeros, la demanda está principalmente constituida por los consumidores individuales que compran sus billetes directamente o a través de agencias de viajes minoristas. Otro segmento de la demanda está constituido por tour-operadores, que ofrecen a sus clientes paquetes de vacaciones que incluyen los servicios de transporte marítimo. Esta demanda es, por lo general, menos sensible al precio que la del transporte de carga debido a su carácter no profesional y a su reducida capacidad negociadora (superior en el caso de los tour-operadores).
- (67) El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de transporte marítimo, especialmente evidente en el caso del transporte de carga, mercado donde más claramente se aprecia una negociación bilateral de precios con los clientes, habitualmente empresas transportistas con importante capacidad de negociación. En la negociación de este tipo de servicios se consideran elementos tales como el tipo de mercancía transportada, porcentaje de retornos vacíos, aportación de material y la trayectoria histórica de las condiciones acordadas.
- (68) En el caso del transporte de pasajeros, sobre las tarifas generales se aplican de forma sistemática descuentos y ofertas promocionales de muy diversa índole, en función de criterios tales como el número de billetes adquiridos, la

⁴³ GNV suscribió un acuerdo con TFB, en vigor en el período 2012-2015; un acuerdo con GTB para el período 2015-2018 y finalmente uno con TFB desde 2019 a la actualidad.

compra de billetes de ida y vuelta, anticipación de la compra, inclusión o no del vehículo, etc⁴⁴.

5.3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (69) Los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros presentan importantes barreras a la entrada al estar sujeta su actividad a la previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria para la ocupación del dominio público portuario, para lo que será preciso que ésta disponga de terrenos y espacios de agua suficientes para su ocupación. En el título concesional, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, se incluyen las relativas a la prestación del servicio portuario.
- (70) El número de terminales portuarias existentes en los puertos depende del tráfico existente en ellos, al exigir la Autoridad Portuaria al concesionario el compromiso de un tráfico mínimo, al objeto de dar viabilidad económica a la concesión. En el caso del puerto de Barcelona hay dos terminales públicas que prestan la operativa portuaria a los buques de carga rodada y pasajeros, según lo señalado a lo largo del presente informe.
- (71) Dado el plazo de las concesiones de las terminales, que pueden llegar hasta 50 años, la competencia por el mercado en la gestión de terminales es muy residual. Asimismo, las limitaciones físicas del puerto hacen que la entrada dependa de la inversión en nuevas infraestructuras que puedan decidir y acometer las autoridades portuarias. Al respecto, la APB señala que, a corto plazo, no se dispone de espacio próximo a la ciudad para la creación de nuevas terminales marítimas públicas de carga rodada y pasaje.
- (72) En el caso de los mercados de transporte marítimo, algunos precedentes han señalado que el acceso a espacios de atraque en los puertos de origen y destino⁴⁵ de las rutas operadas puede generar significativas barreras de entrada.
- (73) En el caso del puerto de Barcelona, el notificante señala que existen puntos de atraque libres durante gran parte del tiempo, así como infraestructuras accesorias de venta de billetes, mesetas de embarque y desembarque, parcelas de almacenamiento que permitirían la entrada de un competidor que quisiera comenzar a prestar servicios de transporte marítimo de carga rodada y pasajeros en dicho puerto. En todo caso, GRIMALDI señala que la APB ordena la zona de servicio de los puertos y los usos portuarios, y autoriza y controla las operaciones marítimas relacionadas con el tráfico marítimo,

⁴⁴ En el caso de los residentes en las islas Baleares (también de las Islas Canarias, Ceuta y Melilla), la normativa aplicable reconoce ciertas bonificaciones al transporte marítimo de pasajeros (no al transporte de los vehículos) al objeto de facilitar su movilidad con el resto del territorio nacional y los desplazamientos interinsulares.

⁴⁵ Utilizables bien en exclusiva, mediante concesión otorgada por la autoridad portuaria correspondiente, o de forma compartida con otros operadores.

teniendo amplias potestades de ordenación de las actividades al objeto de asegurar el tránsito adecuado de pasajeros y mercancías y ofrecer alternativas a los nuevos operadores.

- (74) No obstante, algunas de las navieras consultadas por la Dirección de Competencia⁴⁶ señalan que el puerto de Barcelona presenta problemas de atraque en la franja horaria 18:00h-00:00h, que resulta comercialmente más atractiva para la realización de la operativa de tráfico rodado entre Barcelona y las Islas Baleares, situación que debe atender la APB.

6. VALORACIÓN PRELIMINAR DE LA OPERACIÓN SIN COMPROMISOS

- (75) La operación consiste en la adquisición por el grupo GRIMALDI del control exclusivo de TFB, titular de una concesión pública en el puerto de Barcelona, que fue excluida de la operación de adquisición de determinados activos del grupo ARMAS por dicha empresa, que dio lugar al expediente C/1203/21 GRIMALDI/Activos grupo ARMAS.
- (76) Como consecuencia de la operación, GRIMALDI fortalecerá su presencia en los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros en el puerto /de Barcelona, al incorporar a la terminal pública que ya gestiona en dicho puerto, la gestionada por TFB (también pública).
- (77) De esta forma, GRIMALDI gestionará las dos únicas terminales públicas de carga rodada y pasajeros existentes en el puerto de Barcelona, disponiendo de una cuota del **[50-60%]** (adición [30-40%]) del mercado de la prestación de servicios de **terminal portuaria de pasajeros** en dicho puerto, según número de pasajeros afectados en 2021 (cuota similar en Cataluña y de alrededor del [30-40%] en el conjunto de Levante y Cataluña). La cuota resultante ascenderá al **[70-80%]** (adición [20-30%]) del mercado de la prestación de servicios de **terminal portuaria de carga rodada** en el puerto de Barcelona en 2021, según UTIs (cuota de aproximadamente el [60-70%] y el [60-70%] respectivamente en Cataluña y en el conjunto de Levante y Cataluña).
- (78) No obstante, estas cuotas resultan de los servicios prestados a sus propios buques y a terceros. Dado que las terminales son las dos únicas terminales públicas en el Puerto de Barcelona, la cuota conjunta de prestación de servicios a terceros resultaría del 100% en dicho ámbito.
- (79) La operación supone también solapamiento vertical, dada la presencia del grupo GRIMALDI en los mercados del transporte marítimo de carga rodada y pasajeros, verticalmente relacionados con las actividades de gestión de terminales portuarias realizadas por TFB en Barcelona. En la zona Península-Baleares, su cuota asciende al [40-50%] del mercado del transporte marítimo

⁴⁶ BALEARIA y GNV,

de carga rodada en el conjunto de las rutas Península-Baleares ([40-50%] en rutas Península-Mallorca, [40-50%] en rutas Península-Menorca y [40-50%] en rutas Península-Ibiza), siendo del [20-30%] del mercado del transporte marítimo de pasajeros ([40-50%] en rutas Cataluña-Mallorca, [30-40%] en rutas Cataluña-Menorca y [30-40%] en rutas Cataluña-Ibiza).

- (80) En el caso de las rutas de transporte marítimo entre Barcelona e Italia, la cuota de GRIMALDI es cercana al [90-100%], según el notificante.
- (81) Desde un punto de vista horizontal, la operación supondrá la eliminación de la competencia en el mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros en el Puerto de Barcelona, no existiendo terminal alternativa alguna para la prestación de los servicios portuarios a los buques de carga rodada y pasajeros en ese puerto, dado que las terminales públicas de carga rodada existentes en el Puerto de Barcelona y señaladas por GRIMALDI como competidoras, no prestan servicios para el transporte de pasajeros, prestándolo no son terminales públicas, o bien no tienen capacidad o los activos necesarios para atender determinados tráfico de carga rodada.
- (82) Como consecuencia de ello, GRIMALDI podría estar en condiciones de elevar los precios y modificar las condiciones de los servicios prestados a las navieras ajenas a su grupo en el puerto de Barcelona, pudiendo de esta manera perjudicar la posición competitiva de sus servicios de transporte marítimo, en comparación con los mismos servicios prestados por GRIMALDI, al no tener dichas navieras proveedores alternativos en dicho puerto. Si bien GRIMALDI dedica la terminal que gestiona fundamentalmente a autoprestación, uno de los clientes (y competidor) requerido, ha confirmado la existencia de presión competitiva entre las partes de la operación, habiendo alternado la prestación de servicios por parte de ambas en el pasado, en función de las condiciones ofertadas, más allá, por tanto, de las reguladas.
- (83) Dichos riesgos se mantendrán en el tiempo por cuanto, según ha señalado la APB, a corto plazo no se dispone de espacio próximo a la ciudad para la creación de nuevas terminales marítimas públicas con este mismo objeto, posibilidad que, asimismo, se encontraría condicionada a la existencia de un volumen mínimo de tráfico que dé viabilidad económica a la misma.
- (84) Además, el impacto de la operación en el mercado de la gestión de terminales portuarias en el Puerto de Barcelona podría extenderse de forma automática al mercado verticalmente relacionado del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros hacia y desde dicho puerto, en particular en las rutas Barcelona-Islas Baleares, donde también está presente GRIMALDI.
- (85) En este sentido, la operación otorgará a GRIMALDI la capacidad y el incentivo de utilizar el acceso que requieren terceros competidores que no disponen de la concesión de terminal alguna, a las dos únicas infraestructuras públicas existentes en el puerto de Barcelona, para reforzar su actual posición en el mercado verticalmente relacionado del transporte marítimo regular de

carga rodada y pasajeros hacia y desde dicho puerto, aplicando condiciones menos favorables en términos de horarios, frecuencias o tarifas a las navieras competidoras que no disponen de terminal propia en el puerto de Barcelona y que, imperativamente, necesitan acceder a alguna de las dos terminales públicas para prestar sus servicios de transporte marítimo.

- (86) Así, GRIMALDI, dadas las condiciones de ocupación privativa de las terminales y preferencia horaria de los atraques, podrá reservarse el acceso a ambas terminales o, al menos, aplicar a sus propios buques unas condiciones de acceso preferente en ellas, incluyendo los atraques en las franjas horarias comercialmente más atractivas, dejando al resto de operadores los horarios que menos se adapten a las exigencias de sus clientes, lo que sin duda les podría perjudicar, o incluso impedir, en la prestación un servicio comercialmente atractivo en competencia con GRIMALDI, en la medida en que dichas condiciones empeoren con respecto a las condiciones con las que operan en la actualidad.
- (87) Si bien existen obligaciones de servicio público que obligarían a GRIMALDI a ofrecer una cobertura universal y atender la demanda en condiciones no discriminatorias, debe tenerse en cuenta que la propia normativa prevé determinadas salvedades (“demanda razonable”, “fuerza mayor” o “de acuerdo con sus disponibilidades y las necesidades de la Terminal”), que los pliegos establecen el uso prioritario las 24h del día (o preferencia de atraque en una franja horaria determinada en el caso de muelles compartidos), que existen acuerdos entre las navieras para determinar las condiciones de acceso, elementos que indican la preferencia del titular de la concesión, en la prestación de los servicios portuarios, corroborado por los elevados porcentajes de autoprestación de ambos terminalistas.
- (88) En el sentido del análisis expuesto, GNV señala en contestación a la solicitud de información, que la utilización del acceso a las terminales portuarias para favorecer las propias actividades de transporte marítimo (y perjudicar las de los competidores) ya ha ocurrido en el pasado en el puerto de Barcelona. Así, el 18 de febrero de 2022 GNV denunció ante la APB diversos incidentes⁴⁷ que habría sufrido en el acceso a las terminales gestionadas por GTB y TFB que le habrían ocasionado perjuicios en su posición competitiva en las rutas Barcelona-Baleares. A la vista de la información disponible, la APB no apreció vulneración alguna en el funcionamiento de las terminales públicas que pueda haber afectado o provocado distorsiones a la libre competencia en dicho tráfico marítimo.
- (89) No obstante, al margen de las circunstancias concretas que en este caso llevaron a la APB a adoptar una decisión de archivo, el hecho de que hayan surgido ya incidencias como las descritas, confirma la existencia del riesgo

⁴⁷ Retrasos (e, incluso, denegaciones) injustificados aplicados a las escalas de los buques operados por GNV, la modificación sobrevenida e injustificada de las ventanas previamente asignadas a GNV y la aplicación de tarifas excesivas.

mencionado. Por otra parte, pone de manifiesto que, a pesar de la existencia de obligaciones de servicio público pueden surgir conflictos relacionados con el uso del espacio de las terminales (dada la aplicación también de las condiciones previstas en los acuerdos entre las navieras, en los pliegos y en los títulos habilitantes) en los que el titular de la terminal goza de cierta preferencia y que la intervención de la APB, en caso de conflicto, se produciría a posteriori, tras la interposición de una denuncia o queja ante la autoridad, lo que confirma la capacidad que tendrá la entidad resultante de utilizar la gestión de la terminal para reforzar su posición en el mercado, a pesar de que puedan existir mecanismos posteriores de supervisión.

- (90) Por último, debe destacarse que la propia APB ha señalado que la operación sin compromisos “provoca una situación de dominio en el mercado por lo que se refiere a las terminales públicas”. En este sentido, el artículo 92 del TRLPEMM, señala que la transmisión de una concesión no podrá autorizarse si la operación “podría originar una situación de dominio en el mercado susceptible de afectar a la libre competencia dentro del puerto”⁴⁸.
- (91) Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, esta Dirección de Competencia no puede descartar que la operación planteada suponga un riesgo para el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados analizados.

7. COMPROMISOS

- (92) Junto con la notificación, el notificante aportó una propuesta de compromisos en primera fase al amparo del artículo 59 de la LDC y el artículo 69 del RDC, al objeto de resolver los posibles obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que puedan derivarse de la concentración.
- (93) Dicha propuesta consiste en el compromiso de GRIMALDI de renunciar a una parte de su concesión de la terminal de pasaje y carga rodada en el puerto de Barcelona, devolviendo a la APB:
 - (i) la superficie de 44.230 m² de la que GTB es concesionaria en la actualidad en el puerto de Barcelona, que comprende tres áreas de 21.730 m², 10.521 m² y 11.979 m².
 - (ii) 650 metros de derecho preferente de atraque relativos a la referida superficie y localizados en el muelle Contradique Norte del Puerto de

⁴⁸ Además, el propio pliego de condiciones de la concesión de la terminal de TFB señala que para que la APB autorice la transmisión de la concesión no se deben originar “...situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto, en la prestación de los servicios portuarios básicos o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, de acuerdo con lo establecido en el apartado 4 del artículo 117 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general...”

Barcelona y en el muelle Costa, en este último limitado a la franja horaria de 0:00-18:00⁴⁹.

Adicionalmente, GTB se compromete a facilitar a cualquier tercero que ocupara con un título concesional la superficie afectada por el compromiso de renuncia y devolución, el embarque directo desde la pasarela y el finger de la terminal operada por GTB si ello fuera necesario, y según las condiciones que fije la APB, atendida la capacidad operativa de la terminal (compromiso de embarque directo).

- (94) Respecto a las características de la superficie afectada por el compromiso de renuncia y devolución, GRIMALDI señala que dos de las tres áreas incluidas en el mismo (las de 21.730 m² y 10.521 m²) están totalmente urbanizadas y cuentan 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 reacondicionamiento⁵⁰ y el muelle dado de baja.
- (95) Dicha propuesta de compromisos fue trasladada a los terceros operadores consultados por la Dirección de Competencia el 24 y el 27 de junio de 2022, al objeto de que, conforme al artículo 59.3 de la LDC, valorasen su idoneidad para resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que pudieran derivarse de la operación. Hasta la fecha se han recibido contestaciones de 6 competidores (4 con terminal⁵¹ y otros 2 sin terminal⁵²) y de la APB, que serán tenidas en cuenta para valorar la adecuación, suficiencia y proporcionalidad de los compromisos presentados por GRIMALDI para resolver los posibles obstáculos a la competencia que la operación de concentración notificada plantea.

8. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN CON COMPROMISOS

- (96) De acuerdo con el artículo 10 de la LDC, la CNMC valorará las concentraciones económicas atendiendo a la posible obstaculización del mantenimiento de una competencia efectiva en todo o parte del mercado nacional.
- (97) Por otro lado, el artículo 59 de la LDC prevé que, cuando de una concentración puedan derivarse obstáculos para el mantenimiento de la

⁴⁹ GTB presta servicios en el atraque del muelle Costa a un buque del grupo GRIMALDI todos los días del año en la franja horaria 18:00-0:00 que únicamente puede atenderse en dicho atraque debido a las dimensiones del buque.

⁵⁰ Pendiente de pavimentar y urbanizar, tras la ejecución por la APB de dos proyectos relativos a la ampliación y refuerzo del muelle Contradique por el lado norte y la reforma de la terminal ferroviaria por el lado sur de la parcela.

⁵¹ BALEARIA, NOATUM (AUTOTERMINAL), SETRAM y BERGÉ.

⁵² GNV y SUARDIAZ

competencia efectiva, las partes notificantes, por propia iniciativa o a instancia de la CNMC, pueden proponer compromisos para resolverlos.

- (98) Asimismo, debe señalarse que el RDC en su artículo 69.5 establece que los compromisos presentados en primera fase solo podrán ser aceptados cuando el problema de competencia detectado sea claramente identificable y pueda ser fácilmente remediado.
- (99) 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, a la vista de la ausencia de una terminal alternativa para la prestación de los servicios portuarios a los buques de carga rodada y pasajeros en dicho puerto. Ello, sin perjuicio de la tramitación necesaria para hacerlo efectivo y de las exigencias de volumen de tráfico operable, de acuerdo con la normativa aplicable.
- (100) No obstante, debe valorarse si la superficie propuesta para desinvertir por GRIMALDI, tanto en metros cuadrados totales como en metros de línea de atraque, sería suficiente para el desarrollo de una nueva terminal de pasaje y carga rodada en el puerto de Barcelona por parte de un tercero que llegue a ocupar dicha superficie. Y, en segundo lugar, en qué medida el uso compartido con GTB del amarre situado en el muelle Costa del puerto de Barcelona y la franja horaria reservada por GTB puede suponer un obstáculo (desincentivo) para los eventuales interesados en la adjudicación por la APB de la gestión de una nueva terminal de pasaje y carga rodada en dicho puerto. Asimismo, debe valorarse si el plazo propuesto para hacer efectivo el compromiso es adecuado.
- (101) A estos efectos, la **APB** considera que, aunque dependiendo del tráfico a operar en la terminal se requerirá de mayor o menor volumen de superficie⁵³, la superficie y línea de atraque objeto de desinversión serían suficientes para la instalación de una nueva terminal pública de carga rodada y pasajeros en régimen de transporte, sin perjuicio de que ésta sería sensiblemente inferior

⁵³ La APB señala que cabe distinguir tres tipos de carga rodada que operan en este tipo de terminales: (i) vehículos que no viajan con conductor y requieren de una amplia superficie de la terminal; (ii) vehículos que viajan con conductor, requieren de un espacio reducido y (iii) vehículos nuevos sin conductor: requeriría una ocupación intermedia entre los supuestos anteriores (pues acostumbran a utilizar almacenamiento en bloque). Los tráficos con las Islas Baleares son, principalmente, de vehículos que viajan con conductor, los tráficos con las Islas Canarias, norte de África o Turquía acostumbra a ser vehículos que viajan sin conductor, mientras que con Italia se operan ambos tipos de tráfico, condicionando así el espacio necesario de la terminal. Asimismo, la notificante indica que en el caso del tráfico fuera del espacio Schengen, la superficie necesaria para el preembarque y descarga de coches de pasaje puede ser el triple.

a la superficie y línea de atraque que se otorgó en concesión a la terminal del muelle Costa, titularidad de GTB⁵⁴.

- (102) Respecto al uso compartido del atraque en el muelle Costa, la APB señala que los buques Cruise Roma y Cruise Barcelona que forman parte del servicio marítimo regular que presta GTB desde Barcelona con Puerto Torres (Cerdeña) y Civitavecchia (Roma), por sus grandes dimensiones, no podrían ser operados en algunos de los actuales muelles de TFB; y, en otros muelles de GTB, cabría realizar un análisis de maniobrabilidad para ver si es factible su funcionamiento o si se tiene que establecer posibles restricciones, por lo que se estima aconsejable mantener la operativa de GTB en su ubicación actual, apostando por el uso compartido del atraque del muelle Costa, lo que asimismo permitiría una mayor utilización del mismo, obteniendo así una mayor productividad a esta infraestructura portuaria.
- (103) Por todo ello, la APB considera el compromiso positivo y suficiente, confirmando así su opinión preliminar expresada en escrito de 7 de abril de 2022 dirigido a GRIMALDI en respuesta a su solicitud de autorización para adquisición de la concesión de TFB de 22 de diciembre de 2021⁵⁵, opinión que según lo señalado por la propia APB no prejuzgaba en absoluto el resultado final del expediente a tramitar, que quedaba en todo caso sujeto al parecer de la CNMC.
- (104) Por su parte, Puertos del Estado señala que, al no ser competente para la autorización de la transmisión de la concesión de dominio público portuario, dado que el artículo 92.2 del TRLPEMM designa a las Autoridades Portuarias, ni tener asignadas competencias relativas a la gestión de las operaciones portuarias ni de los espacios en que se desarrollan, no puede valorar la operación de concentración objeto de la consulta ni la incidencia que la propuesta de compromisos tendría sobre la situación de dominio originada por la operación.
- (105) En cuanto a los competidores consultados, las principales dudas las plantea **GNV**, una de las navieras competidoras de GRIMALDI en el mercado de transporte de carga rodada y pasajeros en la ruta Barcelona-Baleares que no presta servicios de gestión de terminal, requiriendo el acceso a las terminales públicas de GTB y TFB, por lo que se vería directamente afectada por la operación.

⁵⁴ GTB inició sus operaciones en el puerto de Barcelona en 2012 accediendo a una superficie de 62.848m² y unos 700 m² de atraque con un atraque asignado las 24 h y otro sólo durante 5 h al día (de 19 a 24 h). La superficie se amplió posteriormente en 27.522 m² el 24 de febrero de 2021. Además, GTB solicitó autorización de ocupación de un área de 20.309 m², compuesta por dos superficies, que se empezaron a utilizar en 2021, y cuyo período actual de otorgamiento vence el 31 de diciembre de 2022.

⁵⁵ En dicho escrito GRIMALDI asimismo solicitaba la unificación en un solo título de dicha concesión con la que GTB ya posee en dicho puerto.

- (106) En concreto, GNV señala que la superficie propuesta para desinversión es insuficiente para operar una terminal de pasaje y carga rodada, tanto en metros cuadrados totales como en metros de línea de atraque⁵⁶. Además, la infraestructura de una parte de la superficie propuesta para desinversión, en concreto el atraque en el muelle Contradique Norte, no está operativo en la actualidad, siendo necesario someterle a una serie de obras para que la infraestructura pueda operarse como tal.
- (107) En cuanto al uso compartido del muelle Costa que propone GTB⁵⁷, GNV considera que sería una limitación muy importante en la medida en que implica una disponibilidad de atraque muy reducida en caso de que se quieran operar dos buques simultáneamente (como exige el mercado en la ruta Barcelona-Islas Baleares), lo cual reduce considerablemente la capacidad de la terminal y su atractivo para una tercera naviera que quiera operar en el mercado de Baleares.
- (108) Algo similar cabe decir de la franja horaria que se reserva GTB en el muelle Costa (18.00h a 00.00h todos los días), por cuanto, según GNV impediría a buques competidores acceder a la nueva terminal en una amplia franja horaria que, además, es la franja más atractiva y, por tanto, necesaria para competir en el mercado de la ruta Barcelona-Islas Baleares.
- (109) Por todo lo anterior, GNV considera que los compromisos propuestos por GTB son manifiestamente insuficientes para solventar los graves problemas de competencia causados por la operación, tanto en el mercado de terminales como en el de servicios de transporte marítimo.
- (110) La otra naviera competidora de GRIMALDI en el mercado de transporte de carga rodada y pasajeros en la ruta Barcelona-Baleares, **BALEARIA**, que además presta servicios portuarios a sus propios barcos (no a terceros⁵⁸) en diferentes ubicaciones del puerto de Barcelona, señala únicamente que la superficie propuesta para desinversión resulta insuficiente para ellos⁵⁹.

⁵⁶ Según GNV, necesita al menos tres atraques distintos en el puerto de Barcelona, dos para el servicio entre Barcelona-Baleares, para el que se emplean como mínimo dos buques de manera simultánea en la franja horaria 17.00h-23.00h. Adicionalmente, GNV necesita al menos otro atraque para las demás rutas operadas desde Barcelona (Barcelona-Génova y Barcelona-Marruecos). En la actualidad, GNV opera desde la terminal de TFB las rutas Barcelona-Génova y Barcelona-Marruecos por el día y durante la noche en función de la disponibilidad de los atraques y de la rotación de los buques, así como adaptando las salidas en función de los flujos comerciales dentro de las 24 horas previas. En la ruta Barcelona-Baleares GNV opera únicamente por la tarde desde la terminal de TFB.

⁵⁷ GNV señala que, a la vista de unos estudios preliminares que ha encargado, el muelle Costa no sería el único disponible para los buques actualmente utilizados por esta compañía (Cruise Barcelona y Cruise Roma), existiendo otros muelles aptos para atraques de buques de ese tamaño (por ejemplo, Poniente sur).

⁵⁸ De forma marginal ha accedido a la terminal de GTB durante los últimos 3 años.

⁵⁹ BALEARIA requiere de un mínimo de 3/4 atraques en el puerto de Barcelona, que según lo señalado por la APB obtendrá a medio plazo al estar previsto concentrar en una única terminal

BALEARIA dice desconocer en qué medida el uso compartido del amarre en el muelle Costa y la franja horaria reservada por GTB puede repercutir en los eventuales interesados en la adjudicación de una nueva terminal por la APB, destacando no obstante la coincidencia, en la franja horaria reservada a GRIMALDI en el compromiso, de las escalas de las compañías que efectúan tráficos entre el puerto de Barcelona y las Islas Baleares, lo que provoca estrés en las operativas de carga y descarga en dicho puerto⁶⁰.

- (111) **SUARDIAZ**, naviera que presta servicios de transporte marítimo de carga entre la ruta Barcelona-Baleares y que tiene una participación del 28,87% en AUTOTERMINAL, S.A.⁶¹, considera a priori que el espacio de almacenaje y líneas de atraque incluyendo tacones para trabajar buques Ro/Ro, propuesto para desinvertir, sería suficiente para el desarrollo de una nueva terminal marítima explotada por un tercero siempre y cuando esté incluida la actual terminal de pasaje de TRASMEDITERRÁNEA. En su opinión, la franja horaria reservada por GTB en el muelle Costa, no debería representar un obstáculo para la APB ya que se trata de “prioridad” de atraque y no de “franja horaria reservada” de atraque siendo la propia APB la que adjudica esa prioridad a los operadores. Por todo ello, SUARDIAZ considera adecuada la propuesta de compromisos presentada por GRIMALDI siempre y cuando entre un nuevo operador. A estos efectos, SUARDIAZ estaría interesada en presentarse a dicha concesión (o cualquier otra que se le ofreciese).
- (112) **NOATUM**, operador que, a través de su filial AUTOTERMINAL, S.A., gestiona una terminal pública que presta servicios a la carga rodada y vehículos nuevos en el puerto de Barcelona, pero no pasajeros, considera que la

la actividad que desarrolla actualmente BALEARIA en diferentes ubicaciones del puerto de Barcelona. La nueva terminal que se prevé otorgar sería una terminal privada, por lo que no podría operar buques de terceras empresas

⁶⁰ De acuerdo con la notificante, en el puerto de Barcelona, en la franja horaria de mayor actividad (18:00-00:00), pueden llegar a coincidir tres buques de Trasmed GLE (nueva sociedad del grupo Grimaldi que opera los buques adquiridos a Armas Trasmediterránea tras la Operación de 2021), tres buques de Balearia (que utilizan las terminales de Drassanes y Port Nou), dos buques de GNV (que utilizan la Terminal Ferry) y dos buques de Grimaldi. Por tanto, en dicha franja horaria se requerirían en el puerto de Barcelona diez atraques, una superficie de estaciones marítimas de 5.000m², una superficie de preembarque de coches de pasajeros de 20.000m² y una superficie de almacenamiento de carga de 140.000m². Estas necesidades se cubren actualmente en el puerto de Barcelona con la capacidad existente incluso en el momento de mayor actividad. Por su parte, las terminales de pasajeros están dimensionadas para el tráfico que se está desarrollando y que sirvió de base para las concesiones otorgadas, por lo que son suficientes para absorber todos estos tráficos tal como están configuradas ahora mismo. De conformidad con lo anterior, la dimensión mínima operativa para Grimaldi tras la ejecución de la Operación Propuesta sería la unión de las dos terminales relevantes (i.e. la Terminal Ferry y la operada por GTB), esto es, de seis atraques, excluyendo la Potencial Desinversión.

⁶¹ Sociedad controlada por el grupo NOATUM que gestiona una terminal pública en el puerto de Barcelona que presta servicios al transporte de vehículos nuevos y carga rodada, mayoritariamente a líneas de transporte marítimo internacionales, en menor medida nacional y residualmente a Islas Baleares.

superficie propuesta para desinvertir es muy reducida para operar una terminal de vehículos y carga rodada, por cuanto en dicho espacio habría que habilitar zonas para operativa y zonas de almacenamiento de vehículos, permitiéndole llevar a cabo sólo operaciones muy reducidas, pues enseguida el número de vehículos a almacenar superaría su capacidad. Sobre el uso compartido del amarre situado en el muelle Costa y la franja horaria reservada por GTB, NOATUM señala que obligaría a la terminal a limitarse a operaciones muy reducidas de hasta 2 jornadas, o incurrir al armador en costes de permanencia en el puerto entre las 14h y 02h⁶².

- (113) **SETRAM**, operador que gestiona una terminal publica en el puerto de Barcelona que presta servicios portuarios a vehículos, sin incluir operativas con pasaje ni transporte de mercancías, no se manifiesta sobre la propuesta de compromisos al no afectar a su actividad.
- (114) Tampoco valora los compromisos el grupo **BERGÉ** que, a través de su filial **TERMINAL PORT NOU**, gestiona una terminal multipropósito en el Puerto de Barcelona, centrada principalmente en la prestación de servicios portuarios a buques portacontenedores y buques mixtos RoRo/LoLo (no pasajeros).
- (115) Por tanto, el test realizado no permite concluir de forma sólida la idoneidad y suficiencia de la propuesta de compromisos presentada por GRIMALDI. Así, las respuestas obtenidas plantean dudas sobre la dimensión y condiciones de la superficie a desinvertir. Además de la franja horaria reservada en el muelle Costa, comercialmente más atractiva, la dimensión sería inferior a la inicialmente concesionada a Grimaldi y podría ser relativamente reducida para vehículos y carga rodada. Asimismo, uno de los operadores ha manifestado la conveniencia de que esté incluida la terminal de **TRASMEDITERRÁNEA**.
- (116) Por otro lado, debe tomarse en consideración que la valoración realizada por los competidores ha versado sobre la totalidad del compromiso propuesto, esto es, la desinversión de la totalidad de la superficie comprometida que permitirá la entrada de un nuevo concesionario y 650 metros de derecho preferente de atraque relativos a la referida superficie. Sin embargo, materializar la desinversión y que la posibilidad de entrada de un tercer operador sea efectiva requiere de toda una serie de trámites, en particular: (i) la conversión de dos concesiones y una autorización en una sola concesión (ii) la devolución de parte del espacio por parte de GRIMALDI a la APB y (iii) la realización de las obras y la posterior o simultánea tramitación de la concesión a terceros de la parte desinvertida mediante el correspondiente concurso público.
- (117) Según la APB, el plazo máximo para resolver cualquier expediente de concesiones es de 8 meses, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 85.8 del **TRLPEMM**. Adicionalmente, sin embargo, habría que considerar las

⁶² Estas operaciones de dos jornadas tendrían mayor coste para el armador al realizarse el 50% con sobrecoste.

obras de reacondicionamiento que la APB tiene previsto realizar en una de las áreas a desinvertir, en concreto en el muelle Contradique Norte del Puerto de Barcelona, una vez finalice el proyecto que está redactando y con carácter previo a su entrada en explotación, por lo que no existe una previsión clara y concreta respecto al tiempo que conllevaría todo el proceso necesario hasta la efectiva puesta a disposición de un tercero de toda la superficie a desinvertir.

- (118) Por tanto, la propuesta de GRIMALDI implica que el único atraque que estará operativo en un plazo de tiempo previsible e inmediato será el situado en el muelle Costa, compartido con la propia notificante y con una reserva de franja horaria que, a la vista de las contestaciones recibidas resulta ser una franja especialmente relevante para competir en el mercado de transporte.
- (119) En consecuencia, el compromiso presentado será efectivo en un momento temporal que en la actualidad no puede identificarse con exactitud, sin que, durante un período indefinido de tiempo, haya una alternativa a GRIMALDI que compense la desaparición del único competidor actual en gestión de terminales que genera la operación. Por este motivo, esta Dirección debe valorar el compromiso presentado como insuficiente, al no permitir resolver los problemas de competencia identificados en un plazo razonable y adecuado, ni siquiera concreto, pudiendo resultar que tales se hayan materializado, e incluso agravado, cuando el compromiso propuesto se haga efectivo. Adicionalmente, más allá del elemento temporal mencionado, tampoco es posible concluir, a la vista del resultado del test de mercado, que el compromiso propuesto, considerando tanto la superficie como las condiciones de la desinversión, sea suficiente y permita resolver con facilidad los problemas identificados.
- (120) Por todo ello, ante la imposibilidad de descartar que la operación notificada con los compromisos propuestos pueda producir un deterioro de la competencia efectiva en la gestión de terminales públicas de pasajeros y carga rodada en el puerto de Barcelona y de las condiciones de acceso para terceros operadores, afectando también al mercado verticalmente relacionado del transporte marítimo de pasajeros y carga rodada en las rutas Barcelona-Islas Baleares, la Dirección de Competencia considera adecuado acordar iniciar la segunda fase del procedimiento para analizar en profundidad la operación de concentración notificada.

9. 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 **acordar iniciar la segunda fase del procedimiento**, en aplicación del artículo 57.2.c) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, en la medida que la operación de concentración notificada puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados analizados.