

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN EN SEGUNDA FASE

1. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 16 de junio de 2022 fue notificada a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), la operación de concentración consistente en la adquisición por GRIMALDI TERMINAL DE BARCELONA, S.L. (GTB), sociedad perteneciente al grupo GRIMALDI, del control exclusivo de TERMINAL FERRY DE BARCELONA, S.L.U. (TFB), empresa que gestiona una terminal pública de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona, notificación que dio lugar al expediente C/1305/22 GRIMALDI/TFB.
- (2) Dicha notificación incluía una propuesta de compromisos en primera fase al amparo del artículo 59 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”) y el artículo 69 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (“RDC”), al objeto de resolver los posibles obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que podían derivarse de la concentración.
- (3) Conforme al artículo 57.1 de la LDC, la Dirección de Competencia formó expediente y elaboró el correspondiente informe de la operación junto con una propuesta de resolución.
- (4) El Consejo de la CNMC adoptó, el 7 de septiembre de 2022, resolución en primera fase, en la que acordó iniciar la segunda fase del procedimiento conforme al artículo 57.2 c) de la LDC, en la medida que la operación de concentración notificada podría obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados analizados.
- (5) Con fecha 16 de septiembre de 2022, conforme a lo dispuesto en el artículo 58.1 de la LDC y en el artículo 65 del RDC, la Dirección de Competencia publicó la nota sucinta sobre la concentración en la página web de la CNMC y la remitió al Consejo de Consumidores y Usuarios y a terceros que pudieran verse afectados por el expediente de referencia con fechas 22, 28 y 30 de septiembre de 2022, para que presentaran sus alegaciones en el plazo de diez días. Con fecha 6 de octubre de 2022 SUARDIAZ presentó escrito de alegaciones a la nota sucinta.
- (6) Con fecha 5 de octubre de 2022, el Consejo de la CNMC acordó aceptar la condición de interesado en el procedimiento de GRANDI NAVI VELOCI, S.p.a (“GNV”). El 19 de octubre de 2022, el Consejo de la CNMC acordó denegar la personación como interesado en el procedimiento a la Asociación Española de Prestadores de Servicios Portuarios al Pasaje (“AEPSP”).
- (7) Con fechas 9 y 14 de septiembre de 2022, la Dirección de Competencia realizó un requerimiento de información a la Autoridad Portuaria de

Barcelona (“APB”) y solicitó a la Dirección General de la Autoridad Catalana de la Competencia (“ACCO”), respectivamente, que emitiera el informe preceptivo, no vinculante, sobre la citada operación de concentración, de acuerdo con lo previsto en los artículos 39.1 y 55.6 y 58.1 de la LDC respectivamente; en virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1 b) de la LDC dichos requerimientos suspendieron el transcurso de los plazos máximos para resolver el procedimiento de referencia. El 18 de octubre de 2022 tuvo entrada en la CNMC el informe preceptivo elaborado por la ACCO.

- (8) Con fecha 4 de octubre de 2022, la Dirección de Competencia realizó un requerimiento de información a Puertos del Estado en virtud de lo dispuesto en los artículos 39.1 y 55.6 de la LDC que suspendió el transcurso de los plazos máximos para resolver el procedimiento, según lo dispuesto en el artículo 37.1 b) de la LDC.
- (9) Con fecha 14 de octubre de 2022 tuvo entrada en la CNMC escrito de alegaciones de GTB al informe propuesta de paso a segunda fase elaborado por la Dirección de Competencia.
- (10) Con fecha 18 de noviembre de 2022, la Dirección de Competencia realizó un nuevo requerimiento de información a la APB, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 39.1 y 55.6 de la LDC que, según lo dispuesto en el artículo 37.1 b) de la LDC, suspendió el transcurso de los plazos máximos para resolver el procedimiento.
- (11) Con fecha 23 de noviembre 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. Tras la concesión de una ampliación de plazo para responder a dicho requerimiento, solicitada por GRIMALDI, la contestación tuvo entrada en la CNMC el 15 de diciembre de 2022.
- (12) Con fecha 2 de diciembre de 2022, la Dirección de Competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 55.6 de la LDC, solicitó a terceros operadores información necesaria para la adecuada valoración de la concentración que, según lo dispuesto en el artículo 37.1 b) de la LDC, suspendió el transcurso de los plazos máximos para resolver.
- (13) Considerando las suspensiones simultáneas y sucesivas de los requerimientos de información formulados a la APB, la ACCO, Puertos del Estado, GRIMALDI y terceros operadores, así como las reiteraciones realizadas, la Dirección de Competencia acordó el levantamiento de la suspensión del plazo máximo para resolver desde el 22 de diciembre de 2022, fecha en que vencía el último requerimiento de información.
- (14) Con fecha 27 de diciembre de 2022 la Dirección de Competencia elaboró un pliego de concreción de hechos, en aplicación del artículo 58.2 de la LDC, donde se recogían los posibles obstáculos para la competencia derivados de la concentración, que fue notificado a los interesados para que en el plazo de 10 días formularan alegaciones.

- (15) Con fecha 16 de enero de 2023 GRIMALDI presentó alegaciones al pliego de concreción de hechos. En esa misma fecha tuvieron entrada en la CNMC las alegaciones de GNV, que fueron posteriormente complementadas mediante escrito de 24 de enero de 2023.
- (16) El escrito de alegaciones de GRIMALDI incluía una nueva propuesta de compromisos que busca resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que se derivaban de la operación. Conforme a lo dispuesto en el artículo 59.2 de la LDC, la presentación de dichos compromisos amplió en 15 días hábiles el plazo para dictar y notificar la Resolución del expediente de referencia.
- (17) Con fecha 31 de enero de 2023, la Dirección de Competencia realizó un requerimiento de información a la APB, que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1.b) de la LDC, suspendió el plazo máximo para resolver el procedimiento de referencia. El 24 de febrero de 2023 se cumplió el plazo otorgado a la APB para contestar a dicho requerimiento de información, reiterado el 17 de febrero, y que fue finalmente contestado con escritos de 13 y 27 de febrero de 2023, reanudándose el cómputo del plazo para resolver.
- (18) Con fecha 10 de marzo de 2023, GRIMALDI presentó una nueva propuesta de compromisos. En la misma fecha, la Dirección de Competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 55.6 de la LDC y a fin de valorar la suficiencia de los compromisos presentados por GRIMALDI, solicitó a la APB y terceros operadores información necesaria para la adecuada valoración de la concentración que, según lo dispuesto en el artículo 37.1 b) de la LDC, suspendió el transcurso de los plazos máximos para resolver. Con fecha 21 de marzo de 2023 se recibió la última contestación en plazo.
- (19) Con fechas 22 y 31 de marzo de 2023, la Dirección de Competencia realizó sendos requerimientos de información a la APB, que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1.b) de la LDC, suspendieron el plazo máximo para resolver el procedimiento de referencia. Las contestaciones de la APB tuvieron entrada en la CNMC el 27 de marzo de 2023 y el 14 de abril de 2023 respectivamente.
- (20) Según todo lo anterior, la fecha límite para resolver en segunda fase el expediente de referencia es el 3 de mayo de 2023, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

2. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (21) 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.
- (22) 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.

- (23) La operación se incluiría, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1 b) de la LDC.

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

- (24) De acuerdo con el notificante, la operación no tiene dimensión comunitaria, al no cumplirse los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento del Consejo (CE) nº 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración.
- (25) 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.

4. EMPRESAS PARTICIPES

4.1. ADQUIRENTE: GRIMALDI

- (26) GTB es una sociedad perteneciente al grupo GRIMALDI, un grupo italiano cuya matriz está controlada por varios miembros de la familia Grimaldi.
- (27) 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.
- (28) En España, GRIMALDI está principalmente activo en la prestación de servicios de transporte marítimo de carga y pasajeros entre puertos españoles y de terceros países¹ y, desde 2021, tras la adquisición de los activos propiedad del grupo ARMAS, en la prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros entre la Península

¹ Actualmente GRIMALDI opera líneas de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros (Ro/Pax) entre España (Barcelona, Valencia y Sagunto) e Italia. Adicionalmente, opera líneas de transporte marítimo regular de carga rodada (Ro/Ro) entre España y terceros países, entre otros Italia, Reino Unido, Alemania, Francia, Países Bajos, Dinamarca, Turquía, Australia, Brasil, Estados Unidos y México. GRIMALDI no opera líneas entre España y Marruecos desde 2019 a raíz de la pandemia provocada por el Covid19.

y las Islas Baleares e interinsular balear², con cinco buques Ro/Pax³. Desde enero de 2022, GRIMALDI también opera un buque Ro/Ro fletado expresamente para el transporte de mercancías peligrosas.

- (29) Adicionalmente GRIMALDI gestiona cuatro terminales de carga y pasajeros en España, en concreto dos en el puerto de Valencia⁴ una en el puerto de Sagunto⁵ y otra en el puerto de Barcelona. Esta última terminal, relevante a efectos de la operación, es una terminal pública de carga rodada y pasajeros gestionada bajo concesión por GTB⁶ localizada en los muelles Costa, Poniente Sur y Contradique Norte del puerto de Barcelona, que cuenta con una superficie de 87.127 m², tres líneas de atraque (una de ellas dada de baja⁷) y una terminal de pasajeros⁸.
- (30) 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

- (31) TFB es una sociedad española perteneciente al grupo ARMAS, que gestiona una terminal pública de carga rodada y pasajeros localizada en los muelles Poniente Norte, San Beltrán y Barcelona Sur del puerto de Barcelona⁹, con

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).

⁴ Una terminal pública gestionada bajo concesión por GRIMALDI que opera camiones y otra privada, 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).

⁵ Autorización administrativa otorgada a GRIMALDI para la manipulación, depósito y almacenamiento de vehículos nuevos, plataformas y otras unidades Ro-Ro.

⁶ Vigente hasta el 30 de junio de 2033.

⁷ La correspondiente al muelle Contradique Norte.

⁸ 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 se ha ido renovando cada seis meses a propuesta de GTB y cuyo periodo actual de otorgamiento vence el 31 de diciembre de 2022, habiendo solicitado a la APB la conversión en concesión de dicha superficie.

⁹ La concesión fue otorgada en 2007, sufriendo diferentes modificaciones desde entonces. Actualmente la concesión tiene una vigencia de 30 años finalizando el 1 de agosto de 2029.

una superficie de 99.993 m², cuatro líneas de atraque y una terminal de pasajeros¹⁰.

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

5. MERCADOS RELEVANTES

5.1. Mercado de producto

- (33) La operación producirá solapamiento horizontal entre las actividades de las partes en 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.
- (34) 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/Ro¹¹, Ro/Pax¹², cruceros¹³, etc.
- (35) 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. Estos elementos del dominio público portuario pueden ocuparse en régimen

¹⁰ 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.

¹¹ 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).

¹² Los buques Ro-Pax son buques mixtos de carga rodada y pasaje, denominados coloquialmente ferrys.

¹³ Los cruceros son buques de transporte de pasajeros para la realización de viajes de placer.

de concesión¹⁴, autorización administrativa¹⁵ o estar únicamente sujetos a un permiso de uso que implica el abono de unas tasas. Dichas ocupaciones sirven de soporte a la prestación de servicios portuarios necesarios para la explotación del puerto, entre otros, los servicios al pasaje y a la carga, según se analizará posteriormente.

- (36) Tanto la Comisión Europea como la CNMC han analizado el sector de la gestión de terminales portuarias en varios precedentes¹⁶, 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 cruceros¹⁷, dados los diferentes requerimientos de servicios, instalaciones e infraestructuras portuarias que precisan.
- (37) Según la información disponible, las terminales gestionadas por GRIMALDI y por TFB en el puerto de Barcelona son terminales de carga rodada y pasajeros que prestan servicios portuarios básicos de pasaje a buques distintos de los de cruceros turísticos y servicios de manipulación y transporte de mercancías al tráfico de carga rodada tanto a buques Ro/Pax (carga rodada y pasajeros) como a buques Ro/Ro (carga rodada).
- (38) Según la información recibida de la APB¹⁸, los servicios portuarios de manipulación y transporte de mercancías al tráfico de carga rodada prestados a buques Ro/Ro son equivalentes a los prestados a buques Ro/Pax, por lo que dicha operativa se podría realizar tanto en terminales de carga rodada y pasajeros como en terminales de carga rodada.

¹⁴ Ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años y no superior a 50 años. Según el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), las concesiones se someterán al correspondiente Pliego de Condiciones Generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministerio de Fomento y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria.

¹⁵ Ocupación del dominio público portuario con bienes muebles o instalaciones desmontables o sin ellos, por plazo no superior a tres años. Según el TRLPEMM estas autorizaciones demaniales se otorgarán a título de precario con sujeción al correspondiente Pliego de Condiciones Generales de autorizaciones de ocupación del dominio público portuario que apruebe el Ministerio de Fomento y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria.

¹⁶ 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.

¹⁷ 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.

¹⁸ Folio 1643

- (39) En cuanto a los servicios al pasaje, Puertos del Estado¹⁹ indica que pueden ser prestados indistintamente en terminales que atienden a buques Ro/Ro y Ro/Pax, siempre que la terminal se encuentre adaptada para operar ambos tipos de buques (lo que implica que en las terminales no adaptadas a la prestación de servicios al pasaje no pueden prestar servicios a buques Ro/Pax), respetando en todo caso las condiciones de seguridad y las prescripciones particulares del servicio que hayan sido aprobadas por la autoridad portuaria correspondiente.
- (40) A estos efectos, la APB²⁰ señala que en el caso del puerto de Barcelona, la actual *"Delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Barcelona"*²¹ restringe la operativa de pasajeros (tanto de cruceros como de pasajeros en régimen de transporte) a los muelles más cercanos a la ciudad, no pudiéndose prestar de forma habitual (salvo circunstancias meteorológicas o de saturación de terminales, en las que se han realizado excepciones) servicios al pasaje en el resto del espacio del puerto, tampoco en las terminales de carga rodada.
- (41) Así, la APB²² señala que dos de las tres terminales que prestan servicios portuarios a buques Ro/Ro en el puerto de Barcelona (AUTOTERMINAL, gestionada por NOATUM, y la terminal gestionada por SETRAM), a la vista del objeto de la concesión, sólo pueden operar carga rodada de vehículos nuevos, pero no el resto de carga rodada (camiones) por lo que no pueden operar buques de pasajeros ni buques mixtos de carga rodada y pasajeros. La APB señala que ambas terminales están ubicadas en una zona de acceso restringido al público y a los pasajeros, por lo que, desde un punto de vista de seguridad de la explotación portuaria, no se contempla como una posibilidad factible el cambio del objeto de la concesión y de la licencia para permitir la operativa del tráfico de pasajeros.
- (42) En cuanto a la tercera terminal, la terminal multipropósito PORT NOU (TPN) situada en el muelle Adosado, cuya titularidad corresponde a BERGÉ, sí puede operar cualquier tipo de carga rodada (tanto vehículos nuevos como camiones); sin embargo, si bien en el informe de paso a segunda fase se señalaba que esta terminal tendría capacidad para dar servicios a buques Ro/Pax, se ha constatado durante la instrucción en segunda fase que, dado el objeto de la licencia y de la concesión que posee, no puede operar buques

¹⁹ Folio 1889.

²⁰ Folio 1643.

²¹ Orden FOM/1684, de 20 de octubre, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Barcelona (BOE núm. 257, de 24 de octubre de 2016).

²² Folios 1952 y 1953.

en régimen de pasaje, por lo que no podría dar servicio a buques de pasajeros (Ro/Pax), según la APB²³.

- (43) A la vista de lo anterior, la APB concluye²⁴ que ninguna de las terminales que prestan servicios portuarios a buques Ro/Ro *“es sustitutiva de las terminales titularidad de TFB y de GRIMALDI para la operativa del tráfico de buques de pasajeros o de buques de carga rodada y pasajeros, y sólo sería sustitutiva la terminal de TPN para el tráfico de buques que sólo transporten carga rodada”*.
- (44) Por tanto, a la vista de todo lo anterior, y dada la operativa prestada en las terminales GTB y TFB, esta Dirección de Competencia considera relevante para el análisis de la operación, el mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros.
- (45) 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 entre puertos españoles e italianos.
- (46) Los precedentes²⁵ 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.
- (47) 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 transporte de “carga completa o a granel” (bulk cargo)²⁶ y el transporte de “carga general o carga fraccionada” (break bulk)²⁷, dada la reducida sustituibilidad existente entre ellas por el tipo de mercancía a transportar y por los buques empleados en su transporte.

²³ Esta terminal, según la APB, está en proceso de reubicación, trasladando la misma del muelle Adosado al muelle Príncipe de España, en zona de acceso restringido al público y al pasaje, por lo que en un futuro tampoco podrá operar buques de pasaje o mixtos.

²⁴ Folios 1952 y 1953.

²⁵ C-0922/18 NAVIERA ARMAS/TRASMEDITERRÁNEA, C/0030/07 BALEARIA/SUR COMANAV, N-04006 BALEARIA/UMAFISA etc.

²⁶ 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.

²⁷ 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”.

- (48) 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 operación²⁸.
- (49) No obstante, dado que la relevancia de este mercado en esta operación viene determinada por su relación vertical con la actividad de gestión de terminales de carga rodada y pasajeros, en la que GRIMALDI refuerza su posición, se analizará la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo de carga rodada.
- (50) 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 TDC²⁹ 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).
- (51) Dadas las características de la operación³⁰, no resulta necesario entrar a valorar dicha sustituibilidad, por lo que se analizará la incidencia de la operación en el mercado del transporte marítimo de pasajeros³¹.
- (52) Por tanto, esta Dirección de Competencia mantiene sus conclusiones relativas a los mercados de producto afectados por la operación, expuestas en el informe de paso a segunda fase y en el pliego de concreción de hechos, que no han sido cuestionadas por los interesados.

5.2. Mercado geográfico

- (53) Los precedentes comunitarios³² 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

²⁸ 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.

²⁹ Asunto BALEARIA/UMAFISA.

³⁰ De acuerdo con la información disponible, la duración del trayecto en vuelo es significativamente inferior.

³¹ Si bien BALEARIA dispone de un fast ferry

³² Casos 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

de atracción de cada puerto, sin cerrar en todo caso la definición exacta del mercado geográfico.

- (54) La Dirección de Competencia en su informe propuesta de paso a segunda fase, siguiendo el enfoque establecido en el expediente C/1203/21 GRIMALDI/Activos grupo ARMAS³³ y teniendo en cuenta el ámbito de actuación de las empresas afectadas, analizó la incidencia de la operación en el puerto de Barcelona, aportando asimismo información de las áreas Levante-Cataluña y Cataluña, aunque sin llegar a establecer una definición precisa al respecto.
- (55) Durante la instrucción realizada en segunda fase, se analizó la posible sustituibilidad del puerto de Barcelona con otros puertos de Cataluña o Levante en la prestación de servicios portuarios al transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros entre Península y las Islas Baleares, considerada por GRIMALDI en su escrito de alegaciones al informe propuesta de paso a segunda fase de la Dirección de Competencia³⁴.
- (56) Consultada respecto a dicha sustituibilidad, la APB³⁵ distingue entre el tráfico de mercancías y de pasajeros. En el caso del tráfico de mercancías en la ruta Península- Baleares³⁶, a la vista de la importancia que tiene el tráfico alimentario, cuya producción no tiene origen en Barcelona, y la existencia de una importante red de distribución que llega a cualquier ciudad portuaria, la APB estima que el abastecimiento de las Islas podría realizarse también desde cualquier otro puerto estatal³⁷, por lo que desde ese punto de vista esos puertos podrían ser considerados sustitutivos al de Barcelona. No obstante, la APB señala³⁸ que la sustitución del puerto de Barcelona por otros puertos alternativos podría generar sobrecostes logísticos teniendo en

³³ En dicho expediente, al no resultar necesario establecer una definición precisa del ámbito geográfico del mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros, la Dirección de Competencia analizó la incidencia de la operación en el área de Levante (puertos de Valencia, Sagunto, Gandía y Denia) y Cataluña (puertos de Barcelona y Tarragona) conjuntamente y por separado, así como en los puertos de Valencia, Barcelona y Sagunto.

³⁴ En su opinión, los puertos de Levante y Cataluña son sustituibles, en lo que a la prestación de servicios de transporte marítimo de pasajeros entre la Península y Baleares se refiere, a la vista de la procedencia de los viajeros, tanto de diferentes lugares de España como de algunos países de Europa (Reino Unido o Alemania). En cuanto al tráfico de carga rodada, GRIMALDI se limita a reproducir las afirmaciones realizadas por APB, que serán analizadas a continuación.

³⁵ Folios 1644

³⁶ Centrado en el avituallamiento de las islas Baleares (alimentación (36%), maquinaria y recambios (21%), material de construcción, etc.

³⁷ Según la APB, estos tráficos ya se vienen operando desde otros puertos próximos como Valencia y Denia y, dependiendo del origen de la mercancía, el puerto de Tarragona podría quedar más cercano.

³⁸ Folio 2083.

cuenta que los centros de distribución suelen situarse cerca de las grandes concentraciones de población. Además³⁹, para una nueva naviera que quiera realizar el aprovisionamiento a las islas sería más fácil intentar captar clientes en cadenas logísticas ya existentes que crear una nueva cadena logística a través de otro puerto⁴⁰.

- (57) En el caso del tráfico de pasajeros, la conectividad de Barcelona (aeropuerto, tren y autopistas) y la concentración en el área metropolitana de Barcelona de la mayor parte de población de Cataluña, hace que el puerto de Barcelona tenga una ventaja competitiva frente a otros puertos (Tarragona, Denia, etc), según la APB⁴¹. Dicha conclusión no resulta tan evidente en el caso de los pasajeros procedentes de fuera del área metropolitana de Barcelona o del resto de la Península, que podrían embarcar perfectamente en el puerto de Tarragona u otros, o de pasajeros con vehículo que no precisan una terminal que disponga de transporte público para su accesibilidad. No obstante, Tarragona es un puerto principalmente de mercancías⁴². De hecho, de acuerdo con las estadísticas de Puertos del Estado para 2019⁴³, la Autoridad Portuaria de Tarragona no registra datos de pasajeros en régimen de transporte (línea regular). En 2021, sí registra algunos pasajeros, pero exclusivamente de líneas de exterior, no de cabotaje y muy reducidos (tan solo 553 pasajeros, frente a los 977.963 de Barcelona (6% del total) y los 504.820 de Valencia (3,2% del total).
- (58) En todo caso, la APB destaca⁴⁴ que el tráfico de pasajeros tiene una muy elevada estacionalidad (concentrada en verano), por lo que difícilmente una naviera mantendría un servicio regular durante todo el año en base a dicho tráfico, que complementa al tráfico de mercancías, que es el que garantiza el mantenimiento del servicio, por lo que dicho tráfico se desplazaría a donde el buque operara dichas mercancías.

³⁹ Folio 1644.

⁴⁰ De acuerdo con información de Puertos del Estado (<https://www.puertos.es/es-es/estadisticas/RestoEstad%C3%ADsticas/Paginas/Resto-estadisticas.aspx>), las autoridades con mayor movimiento de mercancías en 2019 y 2021 son AP Bahía de Algeciras (19-20%); AP de Valencia (14-16%) y AP de Barcelona (12%). Tarragona tendría 5-6%. En cuanto al tráfico Ro-ro, del total de 65.2 toneladas desembarcadas en los puertos españoles en 2021, las autoridades portuarias con mayor tráfico serían Valencia con 20%, Baleares con 18,6%, Algeciras con 18%, y Barcelona con 17%. Tarragona sin embargo solo registraría el 0,7% del total.

⁴¹ Folio 2083.

⁴² De acuerdo con el Anuario Estadístico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal de 2021 *“El puerto [de Tarragona] se caracteriza por ser eminentemente de cargas y descargas de mercancías a granel.”*

⁴³ https://www.puertos.es/anuario_estadistico/anuario_estadistico2019/Anuario_2019-HTML/03/3-4-1-1.html

⁴⁴ Folios 1644 y 1645

- (59) Por su parte, GNV, naviera que opera líneas Ro/Pax entre las islas Baleares y Valencia⁴⁵ y Barcelona⁴⁶, señala⁴⁷ que esas rutas operan dentro de un servicio más amplio entre la Península Ibérica y Baleares, por cuanto los clientes de carga rodada demandan servicios marítimos desde los dos puertos, lo que hace que para ser competitivo sea necesario ofrecer un servicio completo y atractivo desde ambos puertos. Existiría pues, según GNV, una importante complementariedad entre los puertos de Barcelona y Valencia más que una sustituibilidad entre ellos, opinión que es compartida por BALEARIA⁴⁸. En este sentido, la existencia de diferencias significativas en los precios aplicados en las terminales de carga rodada de los puertos de Valencia y Barcelona a los buques Ro/Ro constituye un indicio relevante, según GNV, de que los servicios de transporte de carga rodada desde dichos puertos pertenecen a mercados geográficos distintos⁴⁹.
- (60) En cuanto al puerto de Tarragona, empleado fundamentalmente para el tráfico de coches nuevos, tampoco supone una alternativa viable al puerto de Barcelona en el transporte marítimo de carga en buques Ro-Pax a las Islas Baleares, según GNV⁵⁰, debido al modelo logístico empleado en éste, que hace que una parte importante de la mercancía desembarcada en el puerto sea embarcada en otro buque de salida inmediata, utilizando para ello las instalaciones situadas en los alrededores de Barcelona como base logística. El cambio de este modelo logístico que emplean los buques Ro-Pax desde hace tiempo supondría un proceso lento y difícil, según GNV. BALEARIA tampoco considera que el puerto de Tarragona sea sustituible ni intercambiable con el puerto de Barcelona⁵¹.
- (61) La complementariedad de dichos puertos, alegada por GNV y BALEARIA, quedaría confirmada por la prestación por GNV de servicios a Baleares desde el puerto de Barcelona, donde no gestiona terminal alguna, sin perjuicio de su prestación desde Valencia donde gestiona una terminal pública de carga rodada y pasajeros. Lo mismo se puede señalar de BALEARIA, que presta servicios marítimos a Baleares, tanto desde el puerto de Barcelona como desde el puerto de Valencia, a pesar de no disponer de

⁴⁵ Líneas Valencia-Mallorca y Valencia-Ibiza. En el puerto de Valencia, GNV gestiona mediante autorización una terminal pública de carga rodada y pasajeros que opera buques Ro-Pax.

⁴⁶ Líneas Barcelona-Mallorca, Barcelona-Ibiza y Barcelona-Ciudadella/Mahón.

⁴⁷ Folios 954 y 955

⁴⁸ BALEARIA (folio 2312) considera que los puertos de Cataluña y Levante no son sustituibles ni intercambiables dado que sus clientes eligen un puerto u otro de salida en base a la cercanía con sus almacenes logísticos.

⁴⁹ Folio 2293.

⁵⁰ En este sentido, GNV señala que Trasmediterránea (Armas) solía desviar algunas líneas al puerto de Tarragona de forma puntual para atender el tráfico de automóviles, pero nunca llegó a operar una línea regular desde este puerto.

⁵¹ Folio 2312.

concesión o autorización de ocupación de una terminal Ro/Pax en el primer caso y sí en el segundo, según información recibida de Puertos del Estado.

- (62) A la vista de lo anterior, esta Dirección de Competencia consideró en el pliego de concreción de hechos que el puerto de Barcelona resultaba relevante a efectos del análisis de la operación, al no haberse acreditado su sustituibilidad por otros puertos de Cataluña o Levante en la prestación de servicios portuarios al transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros entre la Península y las islas Baleares.
- (63) GRIMALDI no está de acuerdo con dicha conclusión, considerando que los precedentes y las evidencias que obran en el expediente demuestran que la dimensión geográfica del mercado relevante excede del puerto de Barcelona, abarcando al menos el área de Cataluña y Levante. Así, en su escrito de alegaciones al pliego de concreción de hechos, GRIMALDI reproduce los argumentos utilizados en su escrito de alegaciones al informe propuesta de paso a segunda fase, que se basan fundamentalmente en afirmaciones parciales realizadas por la APB, recogidas de forma íntegra en el presente informe (párrafos (56), (57) y (58)) y tenidas en cuenta por esta Dirección de Competencia para no considerar acreditada la sustituibilidad de dicho puerto con otros puertos de Cataluña o Levante.
- (64) Adicionalmente, GRIMALDI señala su desacuerdo con determinadas afirmaciones realizadas por GNV respecto, por un lado, a la pertenencia de los puertos de Barcelona y Valencia a mercados geográficos distintos por las diferencias de los precios máximos aplicados en las terminales de carga rodada, que, en su opinión, serían mínimas y en todo caso dependientes principalmente del coste de la mano de obra portuaria, y, por otro, al hecho de que Tarragona no constituya una alternativa viable al puerto de Barcelona en el transporte marítimo de carga en buques Ro-Pax a las Islas Baleares, a la vista de las manifestaciones realizadas por la APB. Esta última cuestión ha quedado suficientemente aclarada por dicha autoridad (párrafo (56) del presente informe) al señalar que la sustitución del puerto de Barcelona por otros puertos alternativos, como el de Tarragona, en el aprovisionamiento a las islas podría generar sobrecostes logísticos que podría dificultar dicho cambio.
- (65) Ante la ausencia de argumentos adicionales a los aportados por GRIMALDI en su escrito de alegaciones al informe propuesta de paso a segunda fase, y las explicaciones adicionales aportadas por la APB y GNV durante la instrucción de la segunda fase, esta Dirección de Competencia mantiene la conclusión expuesta en el pliego de concreción de hechos y considera relevante a efectos del análisis de la operación el mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona.
- (66) En cuanto al mercado verticalmente relacionado de transporte marítimo regular, tanto de carga rodada como de pasajeros, 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.

- (67) En relación con las rutas entre la Península y Baleares, relevantes a efectos del análisis de la operación, el extinto TDC⁵² determinó que, en el caso del transporte marítimo de carga, el conjunto de todas las conexiones posibles con Baleares desde la Península podría considerarse como un mercado geográfico⁵³. 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.
- (68) 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).
- (69) Si bien en el informe de paso a segunda fase se planteó la posibilidad de segmentar el mercado de transporte de carga diferenciando Cataluña de Levante, al igual que en pasajeros, la instrucción en segunda fase no ha aportado información concluyente que sustente esta diferenciación por lo que, en línea con los precedentes, esta Dirección de Competencia no considera necesario cerrar dicha segmentación del mercado en este sentido. No obstante, los argumentos que se han expuesto en el análisis de la dimensión geográfica del mercado de gestión de terminales⁵⁴, apuntan a la lógica de dicha segmentación, y se analizará la presencia de GRIMALDI en el mercado del transporte marítimo regular de carga, tanto en la definición amplia (rutas entre la Península y cada isla) como estrecha (rutas entre Cataluña y cada isla).
- (70) GRIMALDI también opera servicios de transporte marítimo de carga rodada y pasajeros entre la Península e Italia, siendo las dos rutas prestadas entre

⁵² Asunto BALEARIA/UMAFISA

⁵³ Sobre la base de los sistemas intermodales de transporte que son 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 hasta alcanzar el destino final de la mercancía.

⁵⁴ Adicionalmente, GNV considera la existencia de mercados distintos entre los puertos de Cataluña y Levante a la vista de los costes incurridos por las navieras en la prestación de servicios de transporte de carga rodada desde ambas zonas con Baleares y su reflejo en las tarifas aplicadas por éstas a sus clientes. Esas diferencias dependen de la distancia física entre los puertos de salida y llegada (mayor cercanía desde Levante) y del tamaño y capacidad disponible en los puertos ubicados en ambas regiones, lo que tiene reflejo en las tarifas portuarias aplicadas.

Barcelona e Italia⁵⁵, potencialmente afectadas por la operación. No obstante, dado que GRIMALDI es el único operador que, en la actualidad, opera dichas líneas⁵⁶, no es necesario un análisis posterior.

5.3. Conclusión mercados relevantes

- (71) A la vista de todo lo anterior y conforme con lo señalado en el informe de paso a segunda fase y el pliego de concreción de hechos, a los efectos del presente informe se van a considerar como mercados relevantes de la operación notificada:
- Mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona.
 - Mercado de transporte marítimo regular de carga en las rutas Península-Baleares, Península-Mallorca, Península-Menorca y Península-Ibiza, analizándose adicionalmente las rutas entre Cataluña y cada una de las islas.
 - Mercado del transporte marítimo regular de pasajeros en las rutas Cataluña-Baleares, Cataluña-Mallorca, Cataluña-Menorca y Cataluña-Ibiza.

6. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

6.1. El sector portuario español.

- (72) El Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) define puerto marítimo como el conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario⁵⁷ y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.
- (73) Los puertos se configuran, por tanto, como centros de actividad económica que extienden su ámbito de influencia más allá del perímetro portuario, lo que resulta especialmente relevante en un país como España con alrededor

⁵⁵ Líneas Barcelona- Porto Torres- Civitavecchia (tráfico Ro/Pax) y Barcelona-Savona- Livorno (tráfico Ro/Ro).

⁵⁶ GNV opera otra línea entre Barcelona e Italia, en concreto la línea Barcelona-Génova.

⁵⁷ Entendiendo como tal, las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

de 7.661 kilómetros de costa y en el que el tráfico de mercancías alcanzó 544,5 millones de toneladas en 2021, siendo 18 millones el número de pasajeros transportados en ese mismo año, según datos del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

- (74) Atendiendo a su finalidad, los puertos marítimos se clasifican en puertos comerciales y no comerciales. Los puertos comerciales, relevantes a efectos del análisis de la operación, son aquellos que, por razón a las características de su tráfico, reúnen unas condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias (estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas), tráfico de pasajeros (distinto del transporte local o de ría) y el avituallamiento y reparación de buques.
- (75) Adicionalmente, el TRLPEMM distingue entre puertos de competencia estatal y de competencia autonómica. Los primeros, los puertos de interés general⁵⁸, son competencia exclusiva del Estado, y son considerados como tal cuando cumplen algunas de las siguientes condiciones: (a) se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales; (b) su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma; (c) que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional; (d) el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado; o, (e) que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.
- (76) En cuanto a los puertos de competencia autonómica son aquellos que no tienen la condición de puertos de interés general y siempre que la Comunidad Autónoma correspondiente haya asumido las competencias necesarias para ostentar su titularidad.
- (77) Las competencias que la Administración General del Estado tiene sobre los puertos de interés general son ejercidas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a través de un sistema portuario integrado por las Autoridades Portuarias, encargadas de la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía, y por Puertos del Estado al que se encomienda la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario.
- (78) Conforme a los artículos 25 y 26 del TRLPEMM sobre competencias y funciones de las Autoridades Portuarias, a éstas les corresponde, entre otras, la gestión del dominio público portuario y el otorgamiento de las correspondientes concesiones y autorizaciones en dicho dominio público, en base al modelo de gestión que en cada caso estime más conveniente. Dicho

⁵⁸ Recogidos en el Anexo I del TRLPEMM, en total 46 puertos

modelo debe garantizar el interés general y promover la participación de la iniciativa privada en la financiación, la construcción y la explotación de las instalaciones portuarias como en la prestación de los servicios a llevar a cabo en dicho dominio, según lo establecido en el TRLPEMM⁵⁹.

- (79) Adicionalmente, el TRLPEMM prevé (artículo 73.5) que los titulares de autorizaciones y concesiones deberán comprometerse al desarrollo de un tráfico mínimo que garantice una explotación razonable del dominio público portuario, consecuencia lógica de los principios de rentabilidad y eficiencia que deben guiar su gestión.
- (80) Según información recibida de Puertos del Estado⁶⁰, existen diferentes modelos de explotación del dominio portuario en lo que se refiere a las terminales portuarias de carga rodada y pasajeros, relevantes a efectos de la operación. Así, existen puertos del Estado que no tienen terminales públicas de carga rodada y pasajeros, por la inexistencia de este tipo de tráfico o porque las terminales existentes son de uso particular⁶¹. Los restantes puertos sí tienen terminales públicas de carga rodada y/o pasajeros, algunas de ellas otorgadas en concesión⁶² y/o autorización⁶³ o bien son gestionadas directamente por la Autoridad Portuaria correspondiente⁶⁴.
- (81) En la mayor parte de los casos existe una única terminal pública de carga rodada y pasajeros, a excepción de Barcelona, que posee dos terminales públicas de carga rodada y pasajeros; Almería, Málaga y Tarragona, que poseen cada una de ellas una terminal pública de carga rodada y otra de pasajeros; Castellón, donde hay dos terminales públicas de carga rodada (no de pasajeros); Bilbao, donde hay tres terminal públicas, una de carga rodada, otra de pasajeros y una tercera de carga general y rodada; Santander, donde también hay tres terminal públicas, una de carga rodada y pasajeros y dos terminales de carga rodada (no de pasajeros), así como en los puertos de Ibiza y Palma, con dos y tres terminales públicas polivalentes, respectivamente.

⁵⁹ El TRLPEMM no establece de manera específica los criterios que justifican el número de terminales públicas de carga rodada y pasaje existentes en cada puerto, que dependerá del modelo de gestión que en cada caso haya implantado la Autoridad Portuaria correspondiente.

⁶⁰ Folios 1978 a 1982.

⁶¹ Puertos de Ferrol, Vilagarcía, Marín, Gijón, Avilés, Cartagena, Motril, así como Sagunto y Gandía, dependientes ambas de la Autoridad Portuaria de Valencia.

⁶² Puertos de Melilla, Bahía de Cádiz, Alicante, Pasaia, Málaga, Tarragona, La Coruña, Bilbao, Castellón y Sevilla.

⁶³ Puerto de Las Palmas y los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y Valencia.

⁶⁴ Puertos de Vigo, Almería, Huelva, Bilbao, Santander, de la Bahía de Algeciras (Algeciras y Tarifa), Ceuta y los puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Baleares.

- (82) En cuanto a la prestación de los servicios portuarios necesarios para la explotación del puerto, entre otros, los servicios al pasaje (incluye el embarque y desembarque de pasajeros y la carga y descarga de equipajes y vehículos en régimen de pasaje) y el servicio de manipulación de mercancías (incluye la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito y trasbordo de mercancías)⁶⁵, el TRLPEMM prevé que se presten por la iniciativa privada, en un marco de libre competencia entre los operadores de servicios del puerto, si bien la prestación de los mismos también puede corresponder a la propia concesionaria, como ocurre en el Puerto de Barcelona.
- (83) No obstante, la prestación de cada uno de dichos servicios requiere la obtención de la correspondiente licencia otorgada por la Autoridad Portuaria correspondiente⁶⁶, que puede ser de uso general (para operar cualquier tipo de mercancía en cualquier ámbito del puerto) o restringida (a un tipo de producto, un ámbito concreto en el puerto o a un tipo de producto en un ámbito concreto del puerto)⁶⁷. La prestación de los servicios portuarios estará sujeta a las obligaciones de servicio público previstas en el artículo 111 de la TRLPEMM⁶⁸.

⁶⁵ También los servicios técnico-náuticos (practicaje, remolque portuario y amarre y desamarre) y el servicio de recepción de desechos generados por los buques.

⁶⁶ Las licencias que no otorgan el derecho a prestar el servicio en exclusiva se conceden por la Autoridad Portuaria, con carácter reglado y previa acreditación del cumplimiento por el solicitante de las condiciones y requisitos previstos en la Ley y en las prescripciones particulares del servicio portuario. No obstante, la Autoridad Portuaria podrá, de oficio, limitar en cada puerto el número máximo de posibles prestadores de un servicio portuario, atendiendo únicamente a razones de disponibilidad de espacios, de capacidad de las instalaciones, de seguridad, de normas medioambientales o por otras razones objetivas relacionadas con las condiciones de competencia y, en todos los supuestos, debidamente motivadas, en caso de que las licencias se otorgaran por concurso (artículo 111 TRLPEMM). Sería el caso de los puertos de Algeciras y Tarifa, donde se encuentra limitado el número de prestadores del servicio portuario al pasaje a un único prestador, según información recibida de Puertos del Estado

⁶⁷ Las licencias restringidas a una terminal dedicada a uso particular podrán ser otorgadas al titular de la autorización o concesión de la terminal de pasajeros y mercancías dedicadas a uso particular o a un tercero que haya suscrito un contrato con el titular de dicha autorización o concesión (artículo 115 TRLPEMM).

⁶⁸ Son obligaciones de servicio público, de necesaria aceptación por todos los prestadores de servicios, en los términos en que se concreten en sus respectivos títulos habilitantes: (a) la 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, (b) la continuidad y regularidad de la prestación del servicio en función de las características de la demanda, salvo fuerza mayor, (c) la cooperación en labores de salvamento, extinción de incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, (d) la colaboración en la formación práctica para la prestación del servicio y (e) el sometimiento a la potestad tarifaria de la Autoridad Portuaria cuando proceda.

- (84) Respecto al plazo de duración de las licencias que es un indicador del grado de competencia del sistema portuario español, las licencias al pasaje tienen un plazo medio de duración de 9 años aproximadamente, y las de mercancías de 12 años⁶⁹. Entre los puertos donde las licencias exceden de manera apreciable este plazo está el Puerto de Barcelona, con una duración de 30 años, precisamente por estar vinculadas a una terminal operada bajo concesión de ocupación de dominio público portuario⁷⁰.

6.2. Estructura de la oferta

Mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona

- (85) El puerto de Barcelona, de interés general y competencia exclusiva del Estado dispone de una superficie terrestre de 1.112,2 Ha y aproximadamente 23 kms de muelles y atraques. En dicho espacio⁷¹ se localizan 30 terminales especializadas, de ellas 10 son terminales de pasajeros (3 para ferrys y 7 para cruceros, repartidas entre los muelles San Bertrán, Costa, Barcelona y Adosado (cruceros)), 3 de contenedores y polivalentes⁷², 2 de automóviles⁷³, una de café y cacao, 9 de líquidos a granel y 5 de sólidos a granel.
- (86) En el caso de las terminales de ferrys (operan buques Ro/Pax y Ro/Ro), relevantes a efectos del análisis de la operación, la APB ha otorgado dos concesiones de espacio de dominio público portuario para la explotación de sendas terminales marítimas de carga rodada y pasajeros en régimen de transporte, abiertas al uso general, una a TFB en los muelles Barcelona Sur

⁶⁹ De acuerdo con el "Documento de análisis y conclusiones del estado del mercado de los servicios portuarios" elaborado por el Observatorio de los servicios portuarios de Puertos del Estado,

⁷⁰ Los puertos que presentan licencias que exceden de manera apreciable el plazo medio de las son Barcelona (con licencias de 30 años), Málaga (30 años en pasajeros), Ceuta (30 años en mercancías), Cádiz (20 años en pasajeros) y Valencia (19 años en pasajeros), entre otros. Estos últimos casos se deben a que las licencias están vinculadas a una terminal de pasajeros que opera con concesión de ocupación de dominio público portuario.

⁷¹ https://www.portdebarcelona.cat/es/home_apb

⁷² Incluyendo la terminal PORT NOU, terminal multipropósito cuya titularidad corresponde al grupo BERGE, que opera cualquier tipo de carga rodada (tanto vehículos nuevos como camiones), pero dado el objeto de la licencia y de la concesión que posee, no puede operar buques en régimen de pasaje, por lo que no podría dar servicio a buques de pasajeros (Ro/Pax), según la APB.

⁷³ AUTOTERMINAL, gestionada por NOATUM, y la terminal gestionada por SETRAM, que prestan servicios portuarios a buques Ro/Ro, pero que, a la vista del objeto de la concesión, sólo pueden operar carga rodada de vehículos nuevos, pero no el resto de carga rodada (camiones) por lo que no pueden operar buques de pasajeros ni buques mixtos de carga rodada y pasajeros (Ro/Pax), según la APB.

San Beltrán y Poniente Norte y otra a GTB en los muelles Poniente Sur, Costa y Contradique Norte⁷⁴.

- (87) Se trata de las terminales públicas objeto de análisis en la presente operación, en las que GTB y TFB asumen directamente la prestación de los servicios portuarios básicos de pasaje a buques distintos de los de cruceros turísticos y los servicios de manipulación y transporte de mercancías al tráfico de carga rodada, tras la previa obtención de las licencias correspondientes⁷⁵.
- (88) En ambos casos, las licencias otorgadas por la APB les permiten la prestación de servicios portuarios al pasaje y la prestación de servicios de manipulación de mercancías tanto a sus propios buques como a los buques de terceras empresas.
- (89) Adicionalmente, el puerto de Barcelona dispone de una tercera estación marítima pública de pasajeros (terminal Drassanes, a la que están asociados los muelles Drassanes y Barcelona Norte) donde BALEÀRIA realiza la operativa portuaria a los pasajeros que viajan sin vehículo⁷⁶. Esta terminal, que, según la APB, tiene limitaciones en el tamaño de los buques a operar derivadas de su canal de acceso, es de uso público, por lo que cualquier empresa que lo desee puede solicitar una licencia para operar en esta estación marítima. No obstante, dicha circunstancia no se ha producido en los tres últimos años, según la APB⁷⁷.
- (90) BALEARIA posee sendas licencias para la prestación de servicios portuarios al pasaje y para la manipulación de mercancías en el puerto de Barcelona, pudiendo únicamente operar el tráfico correspondiente a una terminal de uso particular, es decir solamente a buques de su propia naviera.
- (91) Además, al no disponer de una concesión o autorización de ocupación de la totalidad de una terminal de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona, BALEARIA presta dichos servicios en diferentes ubicaciones de

⁷⁴ Adicionalmente, GTB tiene autorización de ocupación a precario en el muelle Poniente Sur, superficie que, según la APB, no puede ser objeto de una explotación independiente de la concesión al necesitar parte de los servicios prestados en esta última (estación marítima, equipos y puertas de entrada y salida).

⁷⁵ En ambos casos, la prestación de esos servicios está sometida a las obligaciones de servicio público establecidas en el artículo 110 TRLPEMM.

⁷⁶ En la terminal Drassanes BALEARIA dispone de dos autorizaciones de ocupación de superficie con destino a oficina de venta de billetes y check-in de vehículos y oficina administrativa. BALEARIA también cuenta con una concesión para la explotación de una terminal marítima dedicada a uso particular (no puede atender a terceros) en el muelle Adosado que sirve de soporte a la prestación del servicio portuario de embarque de vehículos en régimen de pasaje con destino a las Islas Baleares, al no disponer de finger de acceso al buque.

⁷⁷ Según ha confirmado GNV, dicha estación marítima tiene un atraque de limitada dimensión en términos de eslora máxima de 150 metros, insuficiente para los buques de GNV que operan en las rutas desde o hacia las Islas Baleares.

éste⁷⁸. A la vista de ello, la APB concluye⁷⁹ que “la no disposición de BALEARIA de una terminal propia para atender buques sin restricciones hace que esta empresa no sea una competencia, como terminal, a GTB y a TFB...”.

- (92) En cuanto a las 3 terminales que prestan servicios portuarios a buques Ro/Ro, según lo señalado previamente, no son sustitutivas de las terminales GTB y TFB en la operativa de buques de pasajeros o mixtos, solo siéndolo la terminal PORT NOU⁸⁰ pero exclusivamente para el tráfico de buques Ro/Ro y no para los buques Ro-Pax utilizados en el tráfico a Baleares.
- (93) El ámbito espacial de las terminales GTB y TFB incluye tanto la superficie en concesión más los muelles que con uso preferente están asignados a las mismas. Por regla general, según la APB⁸¹, todos los atraques situados frente a dichas terminales están asignados en los pliegos de la concesión a éstas, con una prioridad de 24 horas del día⁸², salvo dos excepciones, el muelle Barcelona Sur, que es compartido entre TFB y la Terminal Sur de

⁷⁸ Según la APB, a) la operativa del servicio portuario al pasaje que viaja sin vehículo se realiza en la estación marítima pública Drassanes (los pasajeros se reciben en la estación y posteriormente se trasladan en autobús hasta el buque para su embarque, operativa realizada por BALEARIA), b) la operativa de los vehículos en régimen de pasaje, la recepción se realiza en la terminal marítima de pasajeros dedicada a uso particular concesionada a BALEARIA en el muelle Adosado y posteriormente se traslada hasta el buque para su embarque (operativa realizada por BALEARIA) y c) la operativa del servicio portuario de manipulación de mercancías (carga rodada de camiones) se realiza en la terminal PORT NOU, terminal multipropósito situada en el muelle Adosado cuya titularidad corresponde al grupo BERGE (operativa realizada por la Terminal Port Nou (TPN). Según la APB, la operativa de embarque/desembarque de vehículos en régimen de pasaje y de camiones de los buques de BALEARIA en el muelle Adosado no tiene prioridad de atraque, al operar en muelles asignados a otras terminales (TPN y Terminal E de cruceros) y requerir la utilización de un tacón ro-ro, cuya disponibilidad puede verse afectada por otros buques que operen en dichas terminales situadas frente a los muelles colindantes al tacón.

⁷⁹ Folio 1638.

⁸⁰ BALEARIA realiza aquí la operativa del servicio portuario de manipulación de mercancías a sus buques.

⁸¹ Folios 1942 y 1943.

⁸² Es el caso de los atraques (19A) del muelle San Beltrán A, (19B) del muelle San Beltrán B y (20A) del muelle Poniente Norte, asignados a TFB y de los atraques (21A) del muelle Costa (que permite 2 atraques simultáneos si la suma de esloras es inferior a 365m) y (22A) del muelle Contradique Norte (dado de baja desde 2021), asignados a GTB. Otros operadores, como TPN, tienen asignados los atraques (00A) y (01D) en el muelle Adosado, mientras que la estación marítima pública Drassanes, tiene asignados los atraques (17B) y (18A) del muelle Drassanes, utilizados por BALEARIA en determinadas franjas horarias.

cruceros⁸³ y el muelle Poniente Sur, asignado a GTB en determinada franja horaria⁸⁴.

- (94) La asignación de atraques a las terminales responde, según la APB, a la necesidad que los titulares de las concesiones de terminales marítimas tienen de establecer fechas preestablecidas para los tráficos marítimos que operan en sus instalaciones, al objeto de saber de antemano cuáles son las franjas horarias que pueden comercializar.
- (95) En este sentido, aun cuando, como señala GRIMALDI, las concesiones portuarias en el puerto de Barcelona no incluyen los atraques, cuya gestión y ordenación la tiene reservada la APB, la realidad es que las preferencias de atraque establecidas en los pliegos de condiciones de las concesiones suponen que *“se otorga al titular de la concesión un derecho a comercializar este atraque, llegando a acuerdos con terceros para la asignación de escalas”* según señala la APB⁸⁵.
- (96) Muestra de esa situación son los acuerdos de manipulación portuaria que las navieras dedicadas al tráfico Ro/Pax o Ro/Ro de línea regular suscriben, antes de iniciar la prestación de un servicio en un puerto, con el concesionario de la terminal que pueda dar servicio a esos tráficos⁸⁶. También resulta relevante que la APB requiera a las terminales de pasaje y carga rodada que le faciliten una programación semanal de las previsiones de los buques que tienen previsto operar, incluyendo una propuesta de asignación de muelles, para poder anticiparse a eventuales problemas de congestión.
- (97) En este sentido, la propia APB señala⁸⁷ que su intervención en la asignación de los atraques consiste en autorizar los atraques previamente solicitados por los consignatarios, teniendo en cuenta la prioridad de los concesionarios

⁸³ El atraque (18C) del muelle Barcelona Sur tiene una alineación continua que puede albergar de forma simultánea 2 buques, si la suma de esloras es inferior a 365m, aunque al disponer de un único tacón ro-ro solo puede operar un buque (podrían ser 2 buques si tuvieran rampas laterales, pero no es lo habitual), por lo que resultó necesario establecer quién tenía prioridad para la asignación de atraques. Así, en el pliego de concesión de TFB señala su preferencia *“para la franja horaria de 19h a 24h, siempre que no exista solicitud previa de ocupación de dicho atraque por un crucero turístico, formulada con una antelación mínima de un año.”*

⁸⁴ El atraque (20D) del muelle Poniente Sur solo admite un atraque (asignado a TFB hasta 2009). En la posterior licitación del muelle Costa, el pliego de concesión de GTB señala *“en el muelle Poniente Sur, la terminal tendrá una preferencia de atraque entre las 19 h y las 24 h, siempre y cuando la Autoridad Portuaria no estime que, por motivos operativos, se deba alterar puntualmente esta preferencia de atraque...”*.

⁸⁵ Folio 1943.

⁸⁶ Tal es el caso de los acuerdos suscritos por TFB con GNV, ENTMV o SUARDIAZ para la prestación de servicios portuarios en dicha terminal y más recientemente el acuerdo suscrito con TRASMED para la prestación de servicios a los buques adquiridos por GRIMALDI en el marco de la operación de 2021.

⁸⁷ Folio 915,

de atraque de los servicios marítimos regulares existentes (servicios que han sido vendidos con anterioridad a la realización de la escala y han de ser mantenidos en un mismo muelle y franja horaria) y la compatibilidad técnica del buque con el atraque solicitado.

- (98) Según lo señalado en el informe de paso a segunda fase, las terminales GTB y TFB han venido prestando mayoritariamente servicios a los buques del armador titular de la concesión⁸⁸, por ser dicho tráfico el que determina su razón de ser, prestando asimismo servicios a terceros, especialmente en el caso de la terminal TFB.
- (99) Los cuadros siguientes muestran el número de escalas de cada naviera operadas en las terminales GTB y TFB y el porcentaje que representan respecto al total de escalas operadas en cada una de ellas, en los últimos tres años, según la información aportada por la APB.

ESCALAS OPERADAS EN TERMINAL TFB						
NAVIERAS	2020		2021		2022	
TRASMEDITERRÁNEA*	[...]	[70-80%]	[...]	[30-40%]		
TRASMED**			[...]	[20-30%]	[...]	[40-50%]
GRIMALDI EUROMED		---	[...]	[0-5%]	---	---
GNV	[...]	[10-20%]	[...]	[20-30%]	[...]	[40-50%]
SUARDIAZ	[...]	[5-10%]	[...]	[5-10%]	[...]	[0-5%]
BALEARIA		---	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
ENTMV (ALGÉRIE FERRIES)	[...]	[0-5%]	---	---	---	--
Total escalas operadas	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

ESCALAS OPERADAS EN TERMINAL GTB						
NAVIERAS	2020		2021		2022	
TRASMEDITERRÁNEA*	[...]	[0-5%]	---	---		
TRASMED**			---	---	[...]	[0-5%]
GRIMALDI EUROMED	[...]	[90-100%]	[...]	[90-100%]	[...]	[90-100%]
GNV	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
BALEARIA	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]	[...]	[0-5%]
Total escalas operadas	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: APB

* Naviera perteneciente al grupo ARMAS, matriz de TFB, hasta julio de 2021 cuando el grupo GRIMALDI adquirió sus buques

** Naviera perteneciente al grupo GRIMALDI que desde 2021 opera los buques adquiridos a TRASMEDITERRANEA.

⁸⁸ En el caso de la terminal TFB, la situación se vio alterada en junio de 2021 cuando GRIMALDI adquirió los buques de TRASMEDITERRANEA, entre otros activos propiedad del grupo ARMAS (matriz de TFB) vinculados al negocio de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre la Península y las Islas Baleares (expediente C/1203/21 GRIMALDI/Activos ARMAS), por lo que a partir de ese momento TFB ha pasado a prestar exclusivamente servicios a buques de terceros.

- (100) Del cuadro anterior se desprende que, aunque una parte importante de las escalas operadas en la terminal TFB en 2020 fueron realizadas a los buques de TRASMEDITERRÁNEA, naviera perteneciente a su propio grupo, un porcentaje importante de las escalas operadas durante ese año correspondió a terceros ([20-30%]), concretamente a las navieras GNV y SUARDIAZ, mientras que en el caso de GTB la prestación de servicios a terceros fue marginal ([0-5%]). Los años anteriores habían seguido un patrón semejante, según la APB.
- (101) Posteriormente, en julio de 2021, tras la adquisición por GRIMALDI de los buques de TRASMEDITERRÁNEA, TFB pasó a prestar exclusivamente servicios a buques de terceros, incluyendo la operativa de TRASMED, naviera del grupo GRIMALDI que empezó a operar los buques adquiridos.
- (102) A estos efectos, GRIMALDI suscribió con TFB el 28 de mayo de 2021 un acuerdo para la prestación en dicha terminal de los servicios portuarios a los buques adquiridos. Desde entonces, según la APB, las peticiones de escalas presentadas ante esa Autoridad de las navieras del grupo GRIMALDI se hacen tanto para la terminal TFB (escalas de TRASMED entre Barcelona y las islas Baleares) como para la terminal GTB (escalas de GRIMALDI EUROMED entre Barcelona e Italia).
- (103) En cuanto a la terminal GTB, de la información aportada por la APB se desprende que la prestación de servicios a terceros ha seguido siendo marginal (el [0-5%] de las escalas totales prestadas en 2021 y el [0-5%] en 2022).
- (104) Respecto a la estructura del mercado de la **gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona**, el cuadro siguiente muestra la cuota de los tres operadores autorizados en ese puerto para la prestación de dichos servicios, considerando el volumen de carga rodada manipulada (UTIs⁸⁹) y número de pasajeros operados, según los datos aportados por el notificante⁹⁰. No obstante, dado que BALEARIA únicamente presta servicios a sus propios buques, el 100% de los servicios portuarios al pasaje y a la manipulación de mercancías prestados a terceros en el puerto de Barcelona se realiza en las terminales públicas gestionadas por GTB y TFB.

MERCADO DE GESTIÓN DE TERMINALES PORTUARIAS DE CARGA RODADA Y PASAJEROS.						
OPERADORES	2020		2021		2022 (enero-octubre)	
	UTIs	Pasajeros	UTIs	Pasajeros	UTIs	Pasajeros
GTB	[40-50%]	[10-20%]	[40-50%]	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]

⁸⁹ UTI (Unidad de Transporte Intermodal) unidad de medida del transporte rodado de mercancías.

⁹⁰ 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.

TFB	[20-30%]	[30-40%]	[20-30%]	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]
GTB+TFB	[70-80%]	[50-60%]	[70-80%]	[50-60%]	[60-70%]	[60-70%]
BALEARIA	[20-30%]	[40-50%]	[20-30%]	[40-50%]	[30-40%]	[30-40%]

Fuente: Notificación

Mercados del transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros en las rutas entre la Península y Baleares.

- (105) La oferta de los mercados de la prestación de servicios marítimos regulares de carga rodada y pasajeros en la zona Península-Baleares incluye tres navieras: TRASMED (grupo GRIMALDI)⁹¹, BALEARIA⁹² y GNV, naviera italiana perteneciente al grupo MSC, que comenzó a prestar servicios de transporte marítimo regular de carga y pasajeros entre Barcelona y Baleares en julio de 2021⁹³.
- (106) Los cuadros siguientes muestran la estructura de los mercados del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las diferentes alternativas geográficas planteadas en los precedentes, en volumen y valor, según datos aportados por el notificante procedentes de las autoridades portuarias correspondientes. En el caso del transporte marítimo de carga se aporta información adicional al análisis entre la Península y las islas, considerando las rutas entre Cataluña y cada isla.

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DECARGA RODADA						
Líneas	2020		2021		2022 (enero-octubre)	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Península-Baleares						
TRASMED	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]	[40-50%]	[30-40%]	[30-40%]
BALEARIA	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]
GNV	---	---	[0-5%]	[0-5%]	[10-20%]	[10-20%]
Península-Mallorca						
TRASMED	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]
BALEARIA	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]	[40-50%]
GNV	---	---	[0-5%]	[0-5%]	[10-20%]	[10-20%]
Cataluña-Mallorca						
TRASMED	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]
BALEARIA	[40-50%]	[40-50%]	[50-60%]	[50-60%]	[40-50%]	[40-50%]
GNV	---	---	[0-5%]	[0-5%]	[10-20%]	[10-20%]
Península Menorca						
TRASMED	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]	[40-50%]

⁹¹ Líneas Barcelona-Mallorca, Barcelona-Menorca, Barcelona-Ibiza, Barcelona-Mahón, Valencia-Mallorca, Valencia-Menorca, Valencia-Ibiza, Mallorca-Menorca y Mallorca-Ibiza

⁹² Líneas Barcelona-Ibiza, Barcelona-Palma, Barcelona-Mallorca (Alcudia), Barcelona-Menorca (Ciudadela), Barcelona-Formentera, Denia-Ibiza, Denia-Mallorca, Denia-Formentera, Formentera-Ibiza, Formentera-Mallorca, Formentera-Valencia, Ibiza-Mallorca, Ibiza-Valencia y Mallorca (Alcudia)-Menorca (Ciudadela) y Mallorca-Valencia, según información aportada por GRIMALDI.

⁹³ Líneas Barcelona-Mallorca, Barcelona-Ibiza, Barcelona-Ciudadela/Mahón, Valencia-Mallorca, Valencia-Ibiza y Palma-Ibiza.

BALEARIA GNV	[50-60%] ---	[50-60%] ---	[50-60%] [0-5%]	[50-60%] [0-5%]	[40-50%] [10-20%]	[40-50%] [10-20%]
Cataluña-Menorca TRASMED BALEARIA GNV	[40-50%] [50-60%] ---	[40-50%] [50-60%] ---	[40-50%] [50-60%] [0-5%]	[40-50%] [50-60%] [0-5%]	[30-40%] [50-60%] [10-20%]	[30-40%] [50-60%] [10-20%]
Península-Ibiza TRASMED BALEARIA GNV	[40-50%] [50-60%] ---	[40-50%] [50-60%] ---	[40-50%] [60-70%] [0-5%]	[40-50%] [60-70%] [0-5%]	[20-30%] [60-70%] [10-20%]	[20-30%] [60-70%] [10-20%]
Cataluña-Ibiza TRASMED BALEARIA GNV	[50-60%] [40-50%] ---	[50-60%] [40-50%] ---	[40-50%] [50-60%] [0-5%]	[40-50%] [50-60%] [0-5%]	[30-40%] [50-60%] [10-20%]	[30-40%] [50-60%] [10-20%]

Fuente: Notificación

MERCADO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO REGULAR DE PASAJEROS						
Líneas	2020		2021		2022 (enero-noviembre)	
	Volumen	Valor	Volumen	Valor	Volumen	Valor
Península-Baleares TRASMED BALEARIA GNV	[20-30%] [70-80%] ---	[30-40%] [60-70%] ---	[20-30%] [60-70%] [5-10%]	[20-30%] [60-70%] [5-10%]	[20-30%] [50-60%] [10-20%]	[20-30%] [50-60%] [10-20%]
Cataluña-Mallorca TRASMED BALEARIA GNV	[40-50%] [50-60%] --	[40-50%] [50-60%] --	[40-50%] [40-50%] [10-20%]	[40-50%] [40-50%] [10-20%]	[30-40%] [40-50%] [20-30%]	[30-40%] [40-50%] [20-30%]
Cataluña-Menorca TRASMED BALEARIA GNV	[40-50%] [50-60%] ---	[40-50%] [50-60%] ---	[30-40%] [60-70%] [0-5%]	[30-40%] [60-70%] [0-5%]	[20-30%] [60-70%] [5-10%]	[20-30%] [60-70%] [5-10%]
Cataluña-Ibiza TRASMED BALEARIA GNV	[30-40%] [60-70%] ---	[30-40%] [60-70%] ---	[20-30%] [60-70%] [0-5%]	[30-40%] [60-70%] [0-5%]	[30-40%] [50-60%] [10-20%]	[30-40%] [50-60%] [10-20%]

Fuente: Notificación

6.3. Estructura de la demanda y precios.

Mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona.

(107) La demanda del mercado de la gestión de terminales portuarias está constituida por las navieras que prestan servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros que, en los puertos donde hacen escalas, requieren de terminales marítimas en las que realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre e instalaciones que faciliten el acceso de los pasajeros, sus equipajes y los

vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra⁹⁴.

- (108) Así, en las terminales GTB y TFB operan navieras que prestan servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros que desde Barcelona se dirigen a las islas Baleares, Italia, Marruecos y Canarias.
- (109) En la terminal GTB opera (de forma casi exclusiva) GRIMALDI EUROMED, naviera del grupo GRIMALDI, que presta servicios marítimos regulares de carga rodada y pasajeros entre Barcelona e Italia, en concreto las líneas Barcelona-Puerto Torres-Civitavecchia⁹⁵, Barcelona-Savona-Livorno⁹⁶ y Barcelona-Valencia⁹⁷.
- (110) En la terminal TFB operan TRASMED y GNV sus líneas regulares de carga rodada y pasajeros entre Barcelona y Baleares, en concreto, TRASMED lo hace en los muelles San Beltrán B (atraque 19B)⁹⁸ y Barcelona Sur (atraque 18C)⁹⁹ de forma exclusiva y en horario de tarde-noche en el muelle San Beltrán A (atraque 19A)¹⁰⁰, mientras que GNV lo hace desde el muelle Poniente Norte (atraque 20A) en la franja de tarde-noche¹⁰¹, según información recibida del notificante.
- (111) En la terminal TFB también opera GNV sus líneas Barcelona-Génova¹⁰², Barcelona-Tánger Med¹⁰³ y Barcelona-Sete (en muelle San Beltrán A), así como SUARDIAZ, su línea regular de carga rodada (Ro/Ro) Barcelona-

⁹⁴ Las terminales también incluyen superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y de los vehículos, así como edificios para la ordenación y control de pasajeros, vehículos y equipajes y la prestación de servicios auxiliares

⁹⁵ Línea de tráfico Ro/Pax con seis frecuencias semanales prestada con dos buques (Cruise Roma y Cruise Barcelona) desde el atraque del muelle Costa en la franja horaria de 18:00-23:00.

⁹⁶ Línea de tráfico Ro/Ro con seis frecuencias semanales prestada con dos buques desde el atraque del muelle Poniente Sur en la franja de 8:00-20:00.

⁹⁷ Línea con cuatro frecuencias semanales prestada desde el atraque del muelle Poniente Sur en la franja de 2:00-8:00

⁹⁸ Líneas Barcelona-Palma-Mahón y Barcelona-Ibiza-Palma (una frecuencia semanal cada una de ellas prestadas en la franja horaria de 8:00 a 18:00) y la línea Barcelona-Ibiza (cinco frecuencias semanales en la franja horaria de 19:00 a 22:00).

⁹⁹ Líneas Barcelona-Alcudia (cinco frecuencias semanales en la franja horaria de 18:30 a 21:00) y Barcelona-Mahón (seis frecuencias semanales en la franja horaria de 18:30 a 21:00).

¹⁰⁰ Línea Barcelona-Palma (seis frecuencias semanales en la franja horaria de 19:00 a 22:45).

¹⁰¹ Líneas Barcelona-Palma (siete frecuencias semanales en la franja horaria de 17:00 a 23:40), Barcelona-Ibiza (tres frecuencias semanales en la franja horaria de 19:00 a 22:02) y Barcelona-Mahón (tres frecuencias semanales en la franja horaria de 19:00 a 22:02) utilizando la maniobra de cama caliente, según GRIMALDI.

¹⁰² Tres salidas semanales de media, según GNV.

¹⁰³ Tres salidas semanales de media, según GNV.

Canarias¹⁰⁴. Hasta febrero de 2023, cuando ha suspendido sus servicios, también operaba LA MERIDIONALE, la línea Barcelona-Tánger Med¹⁰⁵, en ambos casos desde el muelle Poniente Norte.

- (112)BALEARIA, que también presta servicios marítimos regulares de carga rodada y pasajeros entre Barcelona y Baleares, opera en diferentes ubicaciones del puerto, principalmente en la terminal pública Drassanes y en el muelle Adosado¹⁰⁶.
- (113)Dichas navieras gestionan los atraques de sus barcos con bastante tiempo de antelación, alcanzando acuerdos de prestación de servicios portuarios con alguna terminal que pueda dar servicio a esos tráficos, pudiendo cambiar de proveedor de estos servicios si así lo considera. En este sentido, GNV señala¹⁰⁷ 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 ofrecidas¹⁰⁸, lo que demuestra la existencia de competencia entre dichas terminales. Ello, sin perjuicio de la existencia de unas tarifas máximas, establecidas en los pliegos, que los concesionarios de las terminales públicas han de aplicar a los operadores que utilicen dichas terminales.
- (114)Las terminales GTB y TFB, que disponen de 3 y 4 atraques respectivamente y una terminal de pasajeros cada una de ellas, presentan problemas de saturación en algunas franjas horarias derivados de las propias características de los tráficos que operan.
- (115)El tráfico marítimo de carga rodada entre Barcelona y las islas Baleares, prestado por TRASMED, GNV y BALEARIA, responde fundamentalmente a las necesidades de avituallamiento de las islas, entre las que el suministro de alimentos frescos constituye un elemento esencial. Esta mercancía se transporta diariamente, habitualmente en camiones con conductor que entran y salen en el buque directamente, empleando tiempos de estancia mínima en la terminal, lo que flexibiliza toda la operativa portuaria. Dicha logística aconseja la salida del buque del puerto de Barcelona por la tarde,

¹⁰⁴ Línea Barcelona-Las Palmas- Tenerife, con una salida semanal en la franja de 8:00 -14:00.

¹⁰⁵ Dos salidas semanales en la franja de 8:00 -14:00.

¹⁰⁶ BALEARIA señala que, al no disponer de concesión de lámina de agua en el puerto de Barcelona, los atraques de sus buques son compartidos con los del resto de operadores que operan en el puerto, disponiendo de ellos en base a la planificación que realiza la Autoridad Portuaria y a la disponibilidad de atraque en las terminales GTB y TFB. La APB señala que a medio plazo está previsto 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.

¹⁰⁷ Folios 951 y 952.

¹⁰⁸ 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.

para llegar a Baleares a primera hora de la mañana y tras descargar los camiones en el punto de suministro, volver a la Península, para iniciar de nuevo la operativa al día siguiente.

- (116) A la vista de ello, los atraques en la franja horaria de tarde (18:00h-00:00h) se adaptan de forma más optima a los flujos comerciales descritos, resultando más atractivos para todas las navieras que prestan el servicio marítimo regular de carga rodada entre Barcelona y las islas Baleares, que intentan concentrar su operativa en esa franja horaria, generando problemas de atraque en el puerto de Barcelona, según lo señalado por algunas navieras¹⁰⁹ y por la APB, a diferencia de lo manifestado por GRIMALDI.
- (117) En este sentido, la APB señala que el puerto de Barcelona presenta saturación de atraques¹¹⁰ en la franja horaria de tarde para atender a buques Ro/Pax que realicen la operativa con Baleares, especialmente en la temporada de verano, cuando habitualmente las navieras aumentan frecuencias o programan nuevas líneas¹¹¹.
- (118) A estos efectos, la APB hace un análisis¹¹² de la situación del puerto de Barcelona partiendo de un cierto patrón semanal¹¹³ que se podría identificar para cada temporada, que muestra que durante los días de mayor demanda en el verano de 2022 se operaron en el puerto de Barcelona los siguientes buques de las líneas regulares con Baleares:
- 4 buques de BALEARIA (uno de alta velocidad al mediodía y 3 en la franja horaria de la tarde, uno operado en terminal Drassanes si su eslora es inferior a 170 metros y los otros dos en el muelle Adosado-Terminal Port Nou)
 - 3 buques Ro-Pax de TRASMED en la franja horaria de tarde y un buque Ro/Ro con horario de mañana, que utilizan la terminal TFB.

¹⁰⁹ BALEARIA señala que “..en la actualidad el puerto de Barcelona se halla congestionado y en numerosas ocasiones resulta complejo disponer de slot de atraque” y que “Actualmente, existe una sobreoferta de tráficos que provoca estrés en las operativas de carga y descarga en el puerto, acusando con ello una falta de slots portuarios a los que debe atender la Autoridad Portuaria de Barcelona”. Por su parte, GNV indica que en la ruta Barcelona-Baleares “es especialmente importante disponer de slots que sean comercialmente atractivos, especialmente los situados en la franja horaria 18:00h-00:00h. Conseguir estos slots ha supuesto una gran dificultad para GNV, sobre todo teniendo en cuenta que opera esta ruta tan sólo desde 2021”.

¹¹⁰ Folio 1658.

¹¹¹ Según la APB, en los últimos años BALEARIA ha incorporado un buque de alta velocidad de mayo a octubre.

¹¹² Folios 1647 a 1649

¹¹³ Además, para aportar datos precisos, la APB adjunta la programación presentada por BALEARIA y TFB de las operaciones a realizar en Barcelona en la semana del 22 al 29 de agosto de 2022.

- 2 buques Ro/Pax de GNV en la franja horaria de tarde, aunque uno de los buques, habitualmente, tiene su llegada programada una hora antes de las 18:00 horas. Utilizan la terminal TFB.

(119) En el caso de la terminal TFB, dicho patrón refleja la operación de 5 buques de TRASMED y GNV en la franja horaria de tarde¹¹⁴, por lo que, considerando que dicha terminal sólo dispone de 4 muelles con preferencia de atraque (siempre que pueda disponer del muelle Barcelona Sur), no todos ellos pueden ser atendidos de forma simultánea en dichos muelles según la APB. Cuando esto sucede, continúa la APB¹¹⁵, la terminal plantea soluciones como el cambio de atraque intermedio entre operaciones de alguno de los buques¹¹⁶ o, cuando es posible, se solicita el desvío de alguno de los barcos al muelle vecino de Poniente Sur de GTB.

(120) La APB asimismo aporta¹¹⁷ información de las puntas máximas de simultaneidad de las escalas operadas en el puerto de Barcelona de las tres navieras que prestan servicio marítimo regular de carga rodada entre Barcelona y las islas Baleares (TRASMED, GNV y BALEARIA) en la franja horaria de tarde-noche en el periodo comprendido entre enero y agosto de 2022, concluyendo que se operaron 7 escalas simultáneas en 114 días¹¹⁸, 6 escalas simultáneas en 48 días y 8 escalas simultáneas en 39 días, lo que claramente refleja la preferencia de esa franja horaria para las navieras que realizan la operativa con Baleares y la saturación de atraques que genera en el puerto de Barcelona.

(121) En cuanto a los tráficos de carga rodada entre Barcelona a Italia, los prestados por EUROMED en la terminal GTB son de carácter diario y, dada su preferencia de embarque, se prestan en la franja horaria de tarde. Los prestados por GNV (al igual que los tráficos con Marruecos) que tienen una frecuencia de tres salidas semanales de media, son operados en la terminal

¹¹⁴ A los que se unen los buques de BALEARIA prestados en diversas ubicaciones del puerto de Barcelona.

¹¹⁵ Folio 1647.

¹¹⁶ Operación que supone que un buque que ya ha realizado la operativa de desembarque de carga y pasajeros se desplace a otro muelle distinto a aquel en el que ha realizado dicha operativa o zona de fondeo, quedando en espera hasta que un segundo buque realice las operaciones de desembarque y posterior embarque de carga y pasajeros en dicho muelle, para posteriormente volver al atraque inicial para realizar la operativa de embarque de carga y pasajeros. Es la maniobra conocida en el sector como “cama caliente”, según GRIMALDI.

¹¹⁷ Folio 1649.

¹¹⁸ Según la APB, los 7 atraques más habituales utilizados por los buques que realizan el servicio regular con Baleares en la franja horaria de tarde-noche son los correspondientes al muelle Adosado (00A), muelle Adosado (01D), muelle Barcelona Norte (18A), muelle Barcelona Sur (18C), muelle San Beltrán (19A), muelle San Beltrán (19B) y el muelle Poniente Norte (20A). La APB señala que durante 2022 se ha venido utilizando de manera ocasional también el muelle Poniente Sur (20D) para este tráfico, en un total de 43 veces, lo que se justifica en los casos de 8 escalas simultáneas, aunque en algunas de ellas han sido por imposibilidad de utilizar alguno de los atraques de los muelles antes indicados.

TFB 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. También la línea Barcelona-Las Palmas-Tenerife prestada por SUARDIAZ con una salida semanal, se opera en la terminal TFB en los momentos de menor saturación.

- (122) En todo caso, la APB señala que la saturación de atraques es una realidad existente en el puerto de Barcelona hoy en día¹¹⁹, derivada no sólo del incremento de los servicios regulares de carga rodada y pasajeros con las islas Baleares sino de la propia configuración de los muelles existentes¹²⁰, por lo que considera que, si bien la puesta en funcionamiento en un futuro del muelle Contradique Norte mejorará la actual situación, puede que el número de atraques siga siendo insuficiente si se persiste en la voluntad de concentrar los servicios en la misma franja horaria de tarde.

Mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las rutas entre la Península y Baleares

- (123) La demanda de los servicios de transporte marítimo regular de carga rodada 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.
- (124) 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).
- (125) En relación con los concretos ámbitos geográficos analizados, la demanda de las rutas entre la Península y Baleares se caracteriza por su elevada

¹¹⁹ Folio 1658

¹²⁰ Así, la APB (folio 1660) señala respecto a las terminales Ro-Pax del puerto de Barcelona "(...) *hay una clara escasez de muelles útiles para dedicarlos a este tipo de tráfico*", situación que le llevó a considerar que las terminales GTB y TFB debían tener un carácter público al objeto de rotar al máximo sus infraestructuras

estacionalidad, concentrada en los meses de verano, cuando habitualmente las navieras aumentan frecuencias o programan nuevas líneas.

- (126) 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.
- (127) 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 compra de billetes de ida y vuelta, anticipación de la compra, inclusión o no del vehículo, etc¹²¹.

6.4. Barreras a la entrada y competencia potencial

Mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona.

- (128) Los mercados de la gestión de terminales portuarias presentan importantes barreras a la entrada al estar condicionadas al otorgamiento previo por la Autoridad Portuaria de las correspondientes concesiones o autorizaciones, públicas o privadas, 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 de los servicios a llevar a cabo en dicho dominio portuario.
- (129) El TRLPEMM no establece criterios precisos para determinar el número de terminales que pueden existir en cada puerto y su naturaleza (públicas o privadas), por lo que su concesión dependerá del modelo de gestión que en cada caso haya implantado la Autoridad Portuaria correspondiente.
- (130) Lo que si prevé el TRLPEMM (artículo 73.5) es que los titulares de las autorizaciones y concesiones deberán comprometerse al desarrollo de un tráfico mínimo que garantice una explotación razonable del dominio público portuario, por lo que el número de terminales portuarias existentes en cada puerto depende del tráfico existente en ellos.

¹²¹ 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.

- (131) Existen pues, dos limitaciones de acceso a los mercados de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros, la existencia tanto de espacio portuario disponible en el puerto, como de un volumen mínimo de tráfico que dé viabilidad económica a su ocupación.
- (132) Respecto a la primera de las cuestiones, las limitaciones físicas del puerto hacen que la entrada dependa de la inversión en nuevas infraestructuras que puedan decidir y acometer las Autoridades portuarias. A este respecto la APB ha señalado “...*que a corto plazo no se dispone de espacio próximo a la ciudad para la creación de nuevas terminales marítimas públicas con este mismo objeto*”.
- (133) Por otro lado, considerando el plazo de las concesiones de las terminales portuarias, que pueden llegar hasta 50 años, la competencia por el mercado en la gestión de terminales es muy residual.
- (134) A la vista de todo lo anterior, se puede concluir que el puerto de Barcelona presenta importantes barreras de acceso al mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y de pasajeros.

Mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las rutas entre la Península y Baleares

- (135) Algunos precedentes han señalado que el acceso a espacios de atraque en los puertos de origen y destino de las rutas operadas puede generar significativas barreras de entrada a los mercados de transporte marítimo.
- (136) 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, 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. Prueba inequívoca de la inexistencia de dichas barreras de entrada es, según GRIMALDI, la entrada en junio de 2021 de GNV en la ruta Barcelona-Baleares.
- (137) No obstante, según lo señalado anteriormente, algunas de las navieras consultadas por la Dirección de Competencia¹²² 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. También la APB señala la saturación de atraques

¹²² BALEARIA y GNV,

que presenta el puerto de Barcelona en la franja horaria de tarde para atender a buques Ro/Pax que realicen la operativa con Baleares, especialmente en la temporada de verano.

7. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN SIN COMPROMISOS

- (138) La Dirección de Competencia considera que los principales riesgos que la operación analizada genera para la competencia efectiva, derivan de que GRIMALDI pasará a gestionar las dos únicas terminales públicas de carga rodada y pasajeros existentes en el puerto de Barcelona y del riesgo de extensión de esa situación al mercado verticalmente relacionado del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros hacia y desde ese puerto, en particular en las rutas Cataluña-Islas Baleares, donde también está presente GRIMALDI.
- (139) A continuación, se resume el análisis realizado en el pliego de concreción de hechos (“pliego”) de los efectos potenciales que la operación genera para la competencia efectiva, para posteriormente resumir y responder a las alegaciones al mismo realizadas por el notificante.

7.1. Efectos horizontales

- (140) La operación supondrá que GRIMALDI añada a la terminal pública que ya gestiona en el puerto de Barcelona (terminal GTB), la gestionada por TFB (también pública), pasando de esta forma a gestionar las dos únicas terminales públicas de carga rodada y pasajeros existentes en el puerto de Barcelona.
- (141) Ante la ausencia de terminal alternativa para la prestación de los servicios portuarios a los buques de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona (buques Ro/Pax), GRIMALDI, desde una posición de monopolio, podría estar en condiciones de elevar los precios de los servicios portuarios y de modificar las condiciones de acceso a las navieras ajenas a su grupo que demanden sus servicios.
- (142) Dicha capacidad de GRIMALDI no será disciplinada de forma suficiente por las obligaciones de servicio público a las que están sometidas dichas terminales, al actuar éstas en función de la disponibilidad de los muelles y la organización del dominio público portuario que determine la APB, y ser independientes de las condiciones de acceso a las terminales y los precios¹²³, que son negociadas por el titular de la concesión y las navieras que desean operar en dichas terminales.
- (143) Tampoco las obligaciones de servicio público inciden en el incentivo de GRIMALDI a perjudicar la posición competitiva de los servicios de transporte

¹²³ Dentro del marco establecido por las tarifas máximas recogidas en los pliegos.

marítimo de sus competidores, en comparación con los mismos servicios prestados por ellos, al no tener dichas navieras proveedores alternativos en dicho puerto.

- (144) Dichos riesgos se mantendrán en el tiempo por cuanto, según 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.

Alegaciones del notificante

- (145) En primer lugar, GRIMALDI comparte la opinión de la Dirección de Competencia, expresada en el pliego, sobre la existencia de determinadas circunstancias preexistentes a la operación en el mercado de gestión de terminales portuarias (grado de concentración, barreras, integración vertical) que justifican la regulación de estos servicios y, en particular, las obligaciones de servicio público que afectan tanto al acceso como a los precios a aplicar, así como a la necesaria supervisión de las autoridades portuarias.
- (146) GRIMALDI considera que la operación no genera efectos horizontales anticompetitivos por cuanto la existencia de una única terminal pública para tráfico Ro/Pax es habitual en muchos puertos de España, no siendo por tanto una situación excepcional.
- (147) De hecho, en el puerto de Barcelona existió una única terminal pública de carga rodada y pasajeros (la terminal TFB) durante aproximadamente 16 años (hasta 2012) y previamente no había terminales públicas, sin perjuicio de que se prestaran servicios de ferry a las islas Baleares desde dicho puerto. Según GRIMALDI, dicha circunstancia no impidió que diversas navieras comenzasen a operar con éxito desde el puerto de Barcelona ofreciendo rutas a diferentes destinos, ni tampoco supuso un incremento de los precios de los servicios portuarios ni una modificación de las condiciones de acceso a la terminal TFB de las navieras ajenas a TRASMEDITERRÁNEA, cuando dicha empresa resultó concesionaria de dicha terminal. En este sentido, GRIMALDI señala que la ejecución de la operación implicará, al menos temporalmente, el retorno a la situación existente en el puerto de Barcelona antes de 2012, que, en todo caso, es la habitual en el resto de los puertos españoles.
- (148) Además, según GRIMALDI, existirían terminales y/o espacios alternativos a las terminales gestionadas por GTB y TFB para la prestación de servicios portuarios a buques Ro/Pax en el puerto de Barcelona, identificadas en sus alegaciones al informe de paso a segunda fase, insistiendo en que éstas no habrían sido adecuadamente valoradas por la Dirección de Competencia en el pliego.
- (149) En relación con las terminales operativas en el puerto de Barcelona, GRIMALDI señala que las terminales Drassanes y PORT NOU están

actualmente disponibles en los horarios no utilizados por BALEARIA y que, en el corto/medio plazo, estarán completamente disponibles, una vez que dicha empresa desplace su operativa a la nueva terminal privada de cuatro atraques, según las previsiones de la APB. Adicionalmente GRIMALDI puntualiza que, contrariamente a lo recogido en el pliego, BALEARIA estaría autorizada a prestar tanto servicios de carga rodada como de pasaje en ambas terminales, según se desprende de la información proporcionada por la APB¹²⁴ y que el límite de la eslora de los buques a operar en la terminal Drassanes, derivadas de su canal de acceso, es de 170 metros y no de 150 metros, como ha señalado GNV, lo que facilitaría a esa empresa encontrar un buque de las características requeridas para operar en dicha terminal, considerando además los tráficos que opera¹²⁵.

- (150) Respecto a las terminales AUTOTERMINAL y SETRAM y la imposibilidad señalada en el pliego de ser consideradas alternativas a las terminales GTB y TFB a la vista del objeto de la concesión, GRIMALDI señala que los objetos de las licencias y concesiones no son definitivos, pudiéndose solicitar a la APB la concesión de una licencia (provisional y/o definitiva) que permita la prestación de servicios adicionales a los licenciados, adaptando la terminal para su prestación. En este sentido GRIMALDI señala que, en la práctica, se han prestado servicios al pasaje en las terminales ubicadas en las zonas de acceso restringido al público y a los pasajeros, donde se ubican las terminales AUTOTERMINAL y SETRAM¹²⁶.
- (151) Adicionalmente, GRIMALDI señala que no está de acuerdo con la supuesta relevancia de la cercanía a la ciudad para la operativa de los tráficos Ro/Pax, que, según dicha empresa, habría sido señalada por la Dirección de Competencia en el pliego, como lo demostraría el hecho de que los cruceros atracan mayoritariamente lejos de la ciudad y transportan muchos más pasajeros que un ferry y que BALEARIA vaya a trasladar su operativa Ro/Pax a una zona alejada de la ciudad. Según GRIMALDI tampoco es correcta la afirmación recogida en el pliego relativa a que los ferry no pueden operar en las zonas restringidas del puerto, a la vista de que BALEARIA opera en el muelle Adosado.
- (152) Respecto a los otros espacios disponibles en el puerto de Barcelona en los que podría establecerse una terminal para atender tráfico Ro/Pax, señalados

¹²⁴ Folio 1637.

¹²⁵ GRIMALDI señala que, para los tráficos a Ibiza y Mahón, es suficiente un buque de menos de 170 de metros de eslora, como puede comprobarse con los utilizados en dichas líneas por BALEARIA y TRASMED. Según GRIMALDI, GNV cuenta con buques de estas características, entre otros el GNV Rhapsody (162 metros), GNV Azzurra (168 metros) o GNV Cristal (161 metros).

¹²⁶ GRIMALDI señala como ejemplo el hecho de que BALEARIA preste actualmente servicios a pasajeros en la terminal PORT NOU y que durante bastantes años operara parte de su flota desde el muelle Alvarez de la Campa y que la extinta naviera ISCOMAR prestara servicios de pasaje desde 2002 hasta 2012 desde los muelles Alvarez de la Campa y Adosado.

por GRIMALDI en sus alegaciones al informe de paso a segunda fase¹²⁷ y no valoradas en términos de presión competitiva por la Dirección de Competencia en el pliego¹²⁸, GRIMALDI insiste en que los muelles Príncipe de España y Contradique Sur son alternativas inmediatas que podrían atender tráfico Ro/Pax, pese a que actualmente ningún operador cuenta con una concesión u autorización para ello. Adicionalmente GRIMALDI señala la disponibilidad de espacio en las terminales Drassanes y PORT NOU que resultará del traslado de BALEARIA a la nueva terminal privada en el puerto de Barcelona situada en el muelle Adosado, es un hecho cierto y no una hipótesis¹²⁹.

- (153) En cuanto a la prestación directa de los servicios portuarios por parte de la APB, GRIMALDI señala que, pese a no ser su opción preferente, es una alternativa viable, como hacen otras autoridades portuarias. Por otro lado, GRIMALDI destaca que la APB, como garante de la explotación racional del dominio público, establece las soluciones operativas necesarias para acomodar las necesidades de todas las navieras, como puede comprobarse con la actual operativa de BALEARIA en el puerto de Barcelona, modelo que según GRIMALDI podría ser replicable por cualquier otra naviera.
- (154) Finalmente, GRIMALDI insiste en la existencia de puertos alternativos con capacidad para atender tráfico Ro/Pax en el área de Cataluña y Levante (puertos de Tarragona, Denia, Gandía, Sagunto o Valencia).
- (155) A la vista de todo lo anterior GRIMALDI considera que la operación no generara efectos horizontales anticompetitivos. Respecto a los supuestos efectos horizontales señalados por la Dirección de Competencia en el pliego, GRIMALDI remite a lo señalado en sus alegaciones al informe de paso a segunda fase, insistiendo en que, dada la naturaleza pública de las terminales GTB y TFB, debe acogerse a los requerimientos establecidos por la APB en el pliego concesional, en particular, debe respetar las tarifas máximas que han sido consideradas razonables por la APB, y tendrá la obligación de prestación universal de los servicios portuarios respecto a la demanda razonable que solicite sus servicios. Por ello, GRIMALDI no tendrá la capacidad ni el incentivo para afectar negativamente la prestación de servicios portuarios a las potenciales navieras interesadas en utilizar las terminales que gestionará en el puerto de Barcelona.
- (156) Por otro lado, GRIMALDI indica que la prestación de servicios portuarios de terminal por GTB a navieras terceras ha sido nula o marginal hasta la fecha,

¹²⁷ Muelles Príncipe de España y Contradique Sur y las terminales Drassanes y Port Nou (en los horarios no utilizados por BALEARIA).

¹²⁸ Al tratarse de concesiones o autorizaciones futuras e hipotéticas, y por tanto inciertas, que pueda emitir la APB (párrafo 141 del pliego)

¹²⁹ Según información recogida en prensa, aportada por GRIMALDI, la actividad que BALEARIA está realizando en la estación marítima Drassanes se trasladará a unas nuevas instalaciones en el muelle Adosado durante el primer trimestre de 2023.

por lo que, en la práctica, no se produce un solapamiento real como consecuencia de la operación, como, según dicha empresa, habría reconocido la Dirección de Competencia en el pliego.

Contestación a las alegaciones

- (157) En primer lugar, respecto al hecho alegado por GRIMALDI de que la existencia de una única terminal pública para tráficos Ro/Pax es habitual en otros puertos de España y que esa era la situación del puerto de Barcelona hasta 2012, esta Dirección de Competencia considera que esas circunstancias no garantizan que la operación analizada no vaya a empeorar las condiciones de competencia existentes actualmente en el puerto de Barcelona, lo que efectivamente se produce, según lo expuesto a lo largo del informe de paso a segunda fase y del pliego, justamente por suponer la vuelta a una situación de monopolio en la gestión de terminales públicas, al desaparecer el segundo terminalista existente antes de la operación.
- (158) Respecto a las supuestas alternativas existentes en el puerto de Barcelona a las terminales GTB y TFB en la prestación de servicios portuarios a buques Ro/Pax, identificadas por GRIMALDI en sus alegaciones al informe de paso a segunda fase y recogidas nuevamente en sus alegaciones al pliego, esta Dirección de Competencia se remite a lo expuesto en los párrafos 141 a 148, donde se abordaron las consideraciones que la notificante vuelve a plantear en las alegaciones al pliego. En particular, debe recordarse, según lo señalado en el párrafo 141 del pliego, que han sido expresamente excluidas como posibles alternativas por la propia APB, al señalar que *“en el momento presente, sólo existen 2 terminales marítimas de uso pública que puedan atender este tipo de operativas (las terminales titularidad de TFB y de GTB) y, por otro, que a corto plazo no se dispone de espacio próximo a la ciudad para la creación de nuevas terminales marítimas públicas con este mismo objeto”*¹³⁰.
- (159) En el caso de la terminal pública Drassanes, ya se señalaba en el pliego (párrafos 81 y 142), que los horarios no utilizados por BALEARIA se encuentran disponibles, si bien en la práctica, ninguna otra empresa ha solicitado una licencia para operar en dicha terminal en los tres últimos años, según la APB, a la vista de las limitaciones en el tamaño de los buques a operar derivadas de su canal de acceso. A pesar de que esa es la única limitación recogida en el pliego, GRIMALDI señala que la Dirección de Competencia considera que la terminal Drassanes no es alternativa a las terminales GTB y TFB, dado que sólo puede prestar servicios a pasajeros sin vehículo, lo que es una interpretación errónea de GRIMALDI, pues no se realiza tal afirmación en el pliego, interpretación seguramente vinculada a la operativa que actualmente presta BALEARIA en dicha terminal.
- (160) Respecto a la eslora de los buques a operar en dicha terminal (170 metros y no 150 metros, según información recibida de GNV), plantea GRIMALDI la

¹³⁰ Folio 905.

posibilidad de que GNV se adapte a las limitaciones existentes y encuentre un buque con que operar en dicha terminal, lo que es una decisión estratégica de dicha naviera y, en todo caso, no soluciona los problemas técnicos señalados por la APB que presenta dicha terminal, cuyo resultado es que ninguna naviera distinta a BALEARIA haya operado en esa terminal en los últimos 3 años.

- (161) En cuanto a la terminal PORT NOU, que únicamente es alternativa a las terminales GTB y TFB en la prestación de servicios portuarios a buques Ro/Ro, según lo señalado por la APB¹³¹ y recogido en el pliego (párrafos 36, 37 y 144), es preciso recordar que se trata de una terminal otorgada en concesión a BERGE, que actualmente presta servicios de manipulación de mercancías a los buques de BALEARIA, tras la suscripción de un acuerdo entre ambas entidades, por lo que, contrariamente a lo señalado por GRIMALDI en sus alegaciones al pliego, no se encuentra directamente disponible para cualquier tercero en los horarios no utilizados por BALEARIA, como si de una terminal pública se tratara. Tampoco dicha terminal estará disponible a corto/medio plazo a la vista de las previsiones de la APB de su traslado a otra ubicación del puerto y el destino que se dará al espacio ocupado por dicha terminal en el muelle Adosado¹³².
- (162) La Dirección de Competencia no está de acuerdo con GRIMALDI sobre que BALEARIA estaría autorizada a prestar servicios de manipulación de carga rodada en la terminal PORT NOU, servicios que son prestados por el titular de la concesión (TPN), según lo señalado por la APB¹³³.
- (163) En cuanto a las terminales AUTOTERMINAL y SETRAM, si bien las modificaciones del objeto concesional, apuntadas por GRIMALDI, son viables, su concesión, en el caso que fuese legalmente factible, tendría carácter discrecional para la entidad concedente, según la APB¹³⁴. En este sentido, la propia APB ha señalado respecto a ambas terminales, que están ubicadas en una zona de acceso restringido al público y a los pasajeros, por lo que, *“desde un punto de vista de seguridad de la explotación portuaria, no se contempla como una posibilidad factible el cambio del objeto de la*

¹³¹ Folios 1952-1953

¹³² La APB prevé a corto plazo el traslado de la actividad de la terminal PORT NOU del muelle Adosado al muelle Príncipe de España, liberando un espacio que se dedicará a la construcción de dos nuevas estaciones marítimas de cruceros, aunque provisionalmente y mientras se tramitan las nuevas concesiones y se ejecutan dichas estaciones, dicha superficie será utilizada por BALEARIA para mantener la operativa que venía realizando en la terminal PORT NOU y poder desplazar a este muelle la actividad que viene realizando en la estación marítima Drassanes. A medio plazo, la APB prevé ampliar hacia el sur el actual muelle Adosado, construyendo 4 nuevos atraques donde BALEARIA concentrara su operativa en el puerto de Barcelona en una nueva terminal privada (folio 925).

¹³³ Folio 1638

¹³⁴ Folio 1953.

*concesión y de la licencia para permitir la operativa del tráfico de pasajeros*¹³⁵.

- (164) En cuanto a la prestación de servicios al pasaje en dichas zonas de acceso restringido, afirmada por GRIMALDI, la APB ha señalado¹³⁶ que, por motivos meteorológicos o de saturación de terminales, se habría prestado excepcionalmente dicho servicio, pero no de forma habitual (párrafo 34 del pliego). Por tanto, la Dirección de Competencia confirma, en contra de lo señalado por GRIMALDI, que los ferrys no pueden operar en las zonas restringidas del puerto. En este sentido, el muelle Adosado, donde opera BALEARIA (terminal PORT NOU) y donde se sitúan las terminales de cruceros del puerto de Barcelona, no está situado en la zona restringida de dicho puerto, por lo que la operativa de pasajeros está permitida. En particular, en el caso de PORT NOU, las limitaciones que presenta la terminal para operar buques Ro/Pax, señaladas por la APB y recogidas por Dirección de Competencia en el pliego (párrafo 36), están vinculadas al objeto de la licencia y de la concesión que posee, no a su ubicación en una zona restringida del puerto, según erróneamente señala GRIMALDI.
- (165) También ha sido afirmado por la APB¹³⁷ que, en todo caso, la restricción de la operativa de pasajeros a los muelles más cercanos a la ciudad de Barcelona viene determinada, tal y como ya se señaló en el pliego (párrafo 34), por la *“Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Barcelona”*¹³⁸, careciendo de motivación las alegaciones de GRIMALDI a las supuestas afirmaciones realizadas por la Dirección de Competencia en el pliego acerca de la relevancia que la cercanía a la ciudad tendría para la operativa de los tráficos Ro/Pax y los desincentivos que supondría disponer de espacios lejanos a ésta, pues, como ha quedado expuesto, no se trata de un criterio subjetivo de esta Dirección..
- (166) Respecto a otros espacios disponibles en el puerto de Barcelona, que GRIMALDI considera que son alternativas inmediatas para atender tráfico Ro/Pax, como es el caso de los muelles Príncipe de España y Contradique Sur, la Dirección de Competencia insiste en que la presión competitiva que ejercen no puede ser considerada mientras la APB no proceda a concesionar o autorizar la ocupación de dichos espacios. Respecto a la supuesta disponibilidad de espacio en las terminales Drassanes y PORT NOU que resultará del traslado de BALEARIA a la nueva terminal privada, señalada por GRIMALDI, esta Dirección de Competencia remite a lo señalado previamente.

¹³⁵ Folio 1952.

¹³⁶ Folio 1643

¹³⁷ Folio 1643.

¹³⁸ Orden FOM/1684, de 20 de octubre, por la que se aprueba la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del Puerto de Barcelona (BOE núm. 257, de 24 de octubre de 2016).

- (167) En cuanto a la posibilidad de prestación directa de los servicios portuarios por parte de la APB, la Dirección de Competencia reitera lo señalado en el pliego y es que no es previsible que la APB vaya a prestar directamente el servicio a dichos tráficos, al haber manifestado reiteradamente su preferencia por el concurso frente a la gestión directa¹³⁹, ello sin perjuicio de que lo hagan otras autoridades portuarias, como indica GRIMALDI.
- (168) Tampoco resulta aceptable el argumento relativo a la existencia de puertos alternativos con capacidad para atender tráficos Ro/Pax en el área de Cataluña y Levante, alegada por GRIMALDI, a la vista de la definición del mercado relevante concluida en esta segunda fase, que considera que el puerto de Barcelona no es sustituible por dichos puertos en la prestación de servicios portuarios al transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros entre la Península y las islas Baleares. Tampoco lo considera así la APB en la medida que considera que *“la fusión de las dos terminales en una provoca una situación de dominio en el mercado por lo que se refiere a las terminales públicas”*¹⁴⁰.
- (169) Por tanto, nada nuevo alega GRIMALDI a los potenciales efectos horizontales señalados por la Dirección de Competencia en el pliego, insistiendo en que, dada la naturaleza pública de las terminales GTB y TFB, no tendrá la capacidad ni el incentivo para afectar negativamente la prestación de servicios portuarios a las potenciales navieras interesadas en utilizar las terminales que gestionará en el puerto de Barcelona.
- (170) La Dirección de Competencia se reafirma en las conclusiones expuestas en el pliego, considerando que estas obligaciones de servicio público no disciplinan, de forma real, la capacidad de GRIMALDI de elevar los precios de los servicios portuarios y de modificar las condiciones de acceso a las navieras ajenas a su grupo que demanden sus servicios¹⁴¹. Tampoco puede

¹³⁹ De acuerdo con la APB: *“deberá realizarse el correspondiente concurso público para seleccionar el operador de la nueva terminal Ro-pax y en el caso que el mismo resultara desierto por cualquier motivo es cuando se podría plantear que sea la propia Autoridad Portuaria la que explotara directamente esta terminal para atender a buques ropax”*. Respuesta a requerimiento en segunda fase, folio 2067.

¹⁴⁰ Folio 905.

¹⁴¹ Tal y como se señalaba en el pliego, las obligaciones de servicio público actúan en función de la disponibilidad de los muelles y la organización del dominio público portuario que determine la APB y son independientes de las condiciones de acceso a las terminales, que son negociadas por el titular de la concesión, al que los pliegos otorgan acceso preferente a los atraques asignados a la terminal concesionada, con las navieras que desean operar en dichas terminales. Lo mismo se puede señalar de los precios, que son negociados entre terminalistas y navieras dentro del marco establecido por las tarifas máximas recogidas en los pliegos. Las incidencias denunciadas por GNV y archivadas por la APB ponen 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, en los que el titular 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 (párrafos 155 y ss.).

considerarse que existen alternativas a GRIMALDI que limiten esa capacidad, pues dichas alternativas deberían ser reales y no estar condicionadas, como se ha visto, por la adaptación que puedan mostrar los operadores a las limitaciones técnicas que presentan ni por cambios hipotéticos sobre los que no hay certeza. Resulta también indudable el incentivo de quien ostenta una posición de monopolio, de perjudicar la posición competitiva de los servicios de transporte marítimo de sus competidores, en comparación con los mismos servicios prestados por GRIMALDI, al no tener dichas navieras proveedores alternativos en dicho puerto.

- (171) Por último, si bien la prestación de servicios portuarios por GTB a navieras terceras ha sido marginal hasta la fecha, sí se ha producido, y eso no significa que no se produzca un solapamiento real entre GTB y TFB como consecuencia de la operación, según erróneamente señala GRIMALDI que se afirma en el pliego, y se elimine, como poco, la posibilidad que existía de que otro operador pudiese ejercer presión competitiva, por cuanto ambas terminales prestan los mismos servicios portuarios y tienen la misma naturaleza pública, siendo precisamente ese solapamiento el que genera los problemas de competencia identificados por la Dirección de Competencia en el informe de paso a segunda fase y en el pliego.

7.2. Efectos verticales

- (172) El impacto de la operación en el mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona puede extenderse al mercado verticalmente relacionado del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las líneas entre Barcelona y las Islas Baleares, donde también está presente el grupo adquirente.
- (173) Así, GRIMALDI tendrá la capacidad y el incentivo de utilizar el acceso a las dos únicas terminales públicas de carga rodada y pasajeros existentes en el puerto de Barcelona para reforzar su actual posición en el mercado del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las líneas entre ese puerto y las islas Baleares, al aplicar a las navieras competidoras que no disponen de terminal propia y necesitan acceder a esas infraestructuras para prestar sus servicios de transporte marítimo, condiciones menos favorables en términos de horarios, frecuencias o tarifas a las aplicadas a sus propios buques, lo que perjudicaría su posición competitiva. Tal sería el caso de GNV y, puntualmente y de manera marginal, de BALEARIA¹⁴².

¹⁴² Únicamente hace uso de las terminales públicas de manera esporádica y marginal en el cómputo anual, al utilizar otras instalaciones en el puerto de Barcelona, según lo señalado a lo largo del presente informe.

(174) Este riesgo es especialmente previsible, considerando el acceso preferente a los atraques asignados a las terminales GTB y TFB y la saturación de atraques que presenta el puerto de Barcelona en la franja horaria de tarde, comercialmente más atractiva y necesaria para competir en la prestación del servicio marítimo regular de carga rodada entre Barcelona y las islas Baleares, puesta de manifiesto en distintos epígrafes en el pliego, pudiendo GRIMALDI reservarse los atraques en dicha franja horaria, dejando a las navieras competidoras los horarios que menos se adapten a las exigencias de sus clientes, lo que sin duda les podría perjudicar o incluso impedir la prestación de un servicio comercialmente atractivo en competencia con GRIMALDI.

(175) Según lo señalado previamente, el carácter público de las terminales GTB y TFB no disciplinan de forma real la capacidad y, en modo alguno los incentivos de GTB de favorecer a sus propios buques frente a los buques de las navieras competidoras, dada la ausencia de terminales alternativas en dicho puerto

Alegaciones del notificante

(176) GRIMALDI señala que la operación no generara efectos verticales anticompetitivos, reiterando los argumentos empleados en sus alegaciones al informe de paso a segunda fase sobre el carácter público de las terminales GTB y TFB para negar su capacidad e incentivo para utilizar el acceso a las dos únicas terminales públicas de carga rodada y pasajeros existentes en el puerto de Barcelona para reforzar su actual posición en el mercado del transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en las líneas entre Barcelona y las islas Baleares.

(177) Insiste asimismo en la existencia de navieras que han podido desarrollar a lo largo de los últimos años su actividad en el mercado del transporte marítimo regular de manera satisfactoria, desde el puerto de Barcelona, sin contar con terminal propia (pública o privada), como es el caso de BALEARIA (líder del mercado), GNV, SUARDIAZ o ALGÉRIE FERRIES (ENTMV) o la propia GRIMALDI, que comenzó a operar en el puerto de Barcelona sin terminal propia.

(178) Adicionalmente, GRIMALDI señala que contrariamente a lo señalado por la Dirección de Competencia en el pliego, la ACCO en su informe concluyó que *“la operación con los compromisos actuales, pese a fortalecer la posición del grupo GRIMALDI y poder llegar a suponer el riesgo de desaparición de GNV, no parece que pueda eliminar la competencia en los mercados de transporte marítimo regular en el área de Cataluña al no afectar significativamente a BALEARIA, la empresa líder”*.

(179) Por otro lado, GRIMALDI considera relevante destacar que no ha habido ninguna manifestación contraria a la operación por parte de operadores consultados por la Dirección de Competencia o de las autoridades competentes en la regulación del tráfico y servicios portuarios, con la única excepción de GNV, que está utilizando el procedimiento de control de

concentraciones con el único objetivo de intentar obtener un provecho directo en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros entre Barcelona y las Islas Baleares, sobre la base de supuestas restricciones a la competencia derivadas de la operación, actitud que también se evidencia en la infundada denuncia presentada ante la APB y que fue objeto de archivo y cuya referencia insiste no debería, en su opinión ser utilizada por la Dirección de Competencia para evidenciar los supuestos incidentes referidos en el informe.

- (180) Por último, GRIMALDI señala que la operación generará eficiencias de las que se podrán beneficiar los clientes de TFB. La unión de ambas terminales permitirá a GTB atender mejor las demandas de las navieras respecto a sus solicitudes de atraques, pudiendo operar desde cualquiera de los accesos rodados o desde las terminales de pasajeros, proporcionando a GTB mucha versatilidad a las operativas y la redistribución de los flujos de entrada y salida de ambas terminales, que puede reducir cualquier congestión que pueda producirse en los accesos terrestres que se producen en ciertos días de la temporada de verano.

Contestación a las alegaciones

- (181) La Dirección de Competencia se reafirma en las conclusiones expuestas en el pliego, sobre las obligaciones de servicio público que no disciplinan de forma real la capacidad y, en modo alguno los incentivos de GTB de favorecer a sus propios buques dada la ausencia de terminales alternativas en dicho puerto. El hecho de que otras navieras operen en el puerto de Barcelona, aun sin terminal, no contradice los riesgos apuntados por la Dirección de Competencia, que han sido confirmados por ACCO y por algunos de los operadores consultados, pues no sólo existe riesgo para la competencia si la situación generada por la operación impide que los operadores puedan prestar servicios sino también si la operación empeora las condiciones competitivas existentes con anterioridad a la misma para aquellos operadores que, justamente, logran operar sin terminal, como sería el caso de GNV.
- (182) Se reafirma asimismo la Dirección de Competencia en su opinión, recogida en el pliego (párrafo 200), de que la operación con los compromisos presentados en primera fase también afectaría a los mercados del transporte marítimo regular en el área de Cataluña por cuanto, independientemente de que, quien pueda verse perjudicado no sea BALEARIA¹⁴³, el riesgo de desaparición o de que la posición competitiva de GNV se vea dañada en las rutas a Baleares, ya supone en sí mismo un problema para el mantenimiento de la competencia efectiva, según ha reconocido la APB.

¹⁴³ Naviera líder en el mercado de transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros entre la península y las Islas Baleares que no depende de las actuales terminales pública de TFB y FTB en el puerto de Barcelona, según lo señalado a lo largo del presente informe.

- (183) No coincide la Dirección de Competencia con GRIMALDI en que no haya habido manifestaciones contrarias a la operación por parte de operadores terceros, según ha quedado expuesto a lo largo del pliego (párrafos 150, 151 y 164), donde se reflejan los riesgos potenciales generados por la operación que han sido apuntados, no solo por GNV, que según GRIMALDI sería el único que habría manifestado algún aspecto negativo sobre la operación, sino también por BALEARIA y SUARDIAZ. También la APB y la ACCO han señalado los riesgos derivados de la situación de monopolio generada por la operación, recogidos en los párrafos 147, 148 y 165 del pliego.
- (184) En cuanto a la supuesta utilización por GNV del procedimiento para satisfacer su estrategia comercial, la Dirección de Competencia insiste en que no desvirtúa los problemas de competencia objetivos generados por la operación, señalados por Dirección de Competencia y confirmados por la ACCO, que le afectan especialmente, al requerir el acceso a las terminales públicas de GTB y TFB para la prestación de sus servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros y competir en rutas coincidentes a las operadas por GRIMALDI. La utilización por parte de la Dirección de Competencia de la referencia a la denuncia presentada por GNV ante la APB el 18 de febrero de 2022, que fue objeto de archivo, no hace sino poner de manifiesto la existencia ya de conflictos relacionados con el uso del espacio de las terminales entre los titulares de éstas y las navieras, incluso en un escenario en que el terminalista, TFB, no competía ya en el mercado de transporte marítimo y pesar de la existencia de obligaciones de servicio público; lo que razonablemente puede llevar a pensar que dichos conflictos se pueden ver incrementados tras la operación, sin perjuicio de que puedan existir mecanismos posteriores de supervisión, según lo también señalado en el informe de paso a segunda fase y el pliego (párrafo 156).
- (185) Respecto a las eficiencias alegadas por GRIMALDI, no ha quedado acreditada la existencia de eficiencias cuantificables, contrastables e inherentes a la operación que pudieran beneficiar a los clientes de TFB.

7.3. Alegaciones al pliego de concreción de hechos de GNV

- (186) GNV se manifiesta conforme con lo manifestado por la Dirección de Competencia en el pliego, sin perjuicio de la realización de ciertas observaciones sobre los compromisos presentados por GRIMALDI en primera fase, que serán señalados posteriormente.
- (187) GNV discrepa, sin embargo, con la opinión de la APB señalada en el párrafo 209 del pliego según la cual *"los buques tipo CRUISE (de GRIMALDI) deben permanecer en el muelle Costa y en la franja horaria que tienen reservada"*. A estos efectos, GNV insiste en la existencia de otros muelles en el puerto de Barcelona donde podían atracarse los buques, como sería el caso del muelle Poniente Sur, donde GRIMALDI podría construir una pasarela de embarque.

(188)Respecto a dicha cuestión, esta Dirección de Competencia se remite a la opinión de la APB, recogida en el pliego (párrafo 201), respecto a la lógica de mantener la operativa de dichos buques, que transportan un mayor volumen de pasajeros, en el muelle Costa, que es el mejor atraque existente en el puerto de Barcelona y al hecho de que GTB construyera la estación marítima centrada en este atraque, a resultas de una licitación pública, cuya oferta ubicaba la prestación del servicio de dichos buques en el muelle Costa.

7.4. Conclusión

(189)Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas en el presente informe propuesta, los riesgos identificados en el pliego de concreción de hechos y la valoración hecha de las alegaciones presentadas por la notificante, esta Dirección de Competencia considera que la operación puede afectar negativamente a la competencia efectiva en los mercados analizados y que los riesgos constatados en el pliego no han decaído a la vista de las alegaciones analizadas y contestadas.

8. COMPROMISOS

8.1. Compromisos presentados en primera fase.

(190)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.

(191)Dicha propuesta consistía 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 (compromiso de renuncia y devolución), devolviendo a la APB:

- Una superficie de 44.230 m² de la que GTB es concesionaria en la actualidad en el puerto de Barcelona, que comprende tres áreas¹⁴⁴ de 21.730 m², 10.521 m² y 11.979 m².
- 650 metros de derecho preferente de atraque relativos a la referida superficie y localizados en el muelle Contradique Norte¹⁴⁵ del Puerto de

¹⁴⁴ Las dos primeras están pavimentadas y acondicionadas, mientras que la tercera está pendiente de reurbanización

¹⁴⁵ Actualmente dado de baja.

Barcelona y en el muelle Costa, en este último limitado a la franja horaria de 0:00-18:00¹⁴⁶.

- (192)Adicionalmente, GRIMALDI se comprometió a facilitar a cualquier tercero, que ocupara con un título concesional o una autorización 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).
- (193)Dicha propuesta de compromisos fue trasladada a terceros operadores¹⁴⁷ y a la APB **durante la primera fase del procedimiento**, para 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. No obstante, y si bien la APB valoró, de forma preliminar, positivamente la propuesta de compromisos, la valoración realizada por parte de terceros operadores no permitió a la Dirección de Competencia concluir de forma sólida la idoneidad y suficiencia de la propuesta de compromisos presentada por GRIMALDI para resolver los problemas de competencia identificados, planteando dudas sobre la dimensión y las condiciones de la superficie a desinvertir.
- (194)Además, se valoró que la efectividad de los compromisos requería de múltiples trámites administrativos y obras de reacondicionamiento en una de las áreas a desinvertir, durante un plazo indefinido de tiempo en el que no existirá alternativa alguna a GRIMALDI, que compensase la desaparición de su único competidor actual en el mercado de gestión de terminales portuarias generada por la operación.
- (195)Las deficiencias detectadas en los compromisos por terceros operadores fueron trasladadas en **segunda fase** a la APB, que valoró de forma más precisa la propuesta de compromisos, propuesta que también fue valorada por la ACCO mediante el informe preceptivo solicitado; estas consideraciones fueron tenidas en cuenta por la Dirección de Competencia en el pliego.
- (196)Así, a la vista de la valoración realizada por la APB, la Dirección de Competencia concluyó en el pliego, que la desinversión presentada por GRIMALDI tendría una dimensión suficiente para que terceros operadores pudieran acceder a la concesión de la nueva terminal y prestaran servicios a sus propios buques. Adicionalmente, la Dirección de Competencia señaló que esta desinversión no tendría por qué ser insuficiente para mantener la presión competitiva en el servicio a terceros operadores no integrados, en la medida que se restablece la alternativa en la provisión de estos servicios y

¹⁴⁶ 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.

¹⁴⁷ BALEARIA, NOATUM (AUTOTERMAL), SETRAM, BERGÉ, GNV y SUARDIAZ.

los terceros operadores han vinculado los riesgos de la operación a la desaparición de uno de los dos operadores (párrafos 187 a 207¹⁴⁸).

- (197) Por otro lado, la Dirección de Competencia valoró la situación competitiva del mercado hasta la efectiva puesta a disposición de un tercero de toda la superficie a desinvertir, en la que no habría presión competitiva sobre GRIMALDI, y durante la que podrían producirse cambios en la operativa de las terminales GTB y TFB que empeorasen las condiciones de prestación de servicios a los buques de terceros operadores, con respecto a cómo lo venían haciendo hasta ese momento, sin que los compromisos aportaran una solución suficiente a esta situación (párrafos 208 a 210).
- (198) A la vista de ello, la Dirección de Competencia concluyó en el pliego, que los compromisos presentados por GRIMALDI resultaban insuficientes para resolver los problemas de competencia identificados y que la operación no

¹⁴⁸ La APB considera que la desinversión podría ser suficiente para operar, como terminalista, los tráficos de navieras distintas a BALEARIA y el grupo GRIMALDI (TRASMED y GRIMALDI EUROMED), a la vista del tráfico generado por navieras terceras en el puerto de Barcelona. Así, ni GNV ni SUARDIAZ, navieras que han manifestado su interés en acceder a una nueva terminal, tendrían tráfico suficiente para obtener un espacio mayor o un mayor número de atraques al propuesto por GRIMALDI, considerando los tráficos mínimos exigidos a las terminales GTB y TFB, que serán tenidos en cuenta en el momento de la elaboración de los correspondientes pliegos. Plantear a GRIMALDI la necesidad de una mayor desinversión podría en teoría, de acuerdo con las explicaciones dadas por la APB, aumentar la exigencia de mayores tráficos y que la futura licitación pudiera quedar desierta, quedándose GTB como el único operador en el mercado, lo que supondría vaciar de contenido el compromiso.

También según la APB, el uso compartido del muelle Costa con GTB y su reserva de la franja horaria de tarde, deriva de la necesidad de mantener en dicho muelle y en la franja horaria que tienen reservada, la operativa de los buques Cruise Barcelona y Cruise Roma, resultado de una licitación y a la vista de que son los que embarcan/desembarcan un mayor volumen de pasajeros y camiones por escala en el puerto de Barcelona. En particular, considera lógico mantener en el muelle Costa la operativa de estos barcos, por cuanto el mejor atraque (estación marítima más próxima y existencia de pasarela y finger) debe ser destinado al mayor barco medido en volumen de pasajeros que transporta. Además, la APB señala que GTB es titular de esta terminal a resultas de una licitación pública, en la que su oferta ubicaba el principal servicio prestado por el grupo GRIMALDI (Barcelona-Civitavecchia-Puerto Torres) en el muelle Costa y es por ello por lo que se construyó la estación marítima de GTB centrada en este atraque, por lo que la APB entiende que los buques tipo CRUISE deben permanecer en el muelle Costa y en la franja horaria que tienen reservada.

Respecto a las ventajas derivadas de los derechos que conservará GTB en el muelle Costa y de los riesgos que comporta el uso compartido de dicho atraque por dos operadores, preguntada por la posible existencia de espacios alternativos en el puerto de Barcelona donde se pudiera producir la desinversión, la APB señala que la desinversión propuesta por GRIMALDI *“...es la única posible, dadas, por un lado, las características de las actuales líneas de atraque, superficies necesarias para la operativa de preembarque de vehículos y camiones y accesibilidad a la terminal, por otro, los actuales tipos de tráfico y, por último, los volúmenes de tráfico por escala operados en los últimos años”*.

debería ser aprobada sin la adopción de nuevos compromisos o condiciones que compensen los efectos restrictivos de la competencia detectados.

Alegaciones de GRIMALDI y GNV a la valoración de los compromisos en el pliego

- (199)**GRIMALDI**, en su escrito de alegaciones, considera que el compromiso ofrecido durante la primera fase del procedimiento era adecuado y suficiente para solventar las preocupaciones manifestadas por la Dirección de Competencia y como tal fue valorado positivamente por la APB y todos los operadores, con la excepción de GNV, cuya motivación sería puramente comercial. En este sentido, el interés de SUARDIAZ en acceder a la superficie a desinvertir por GTB, que según GRIMALDI es obviado por la Dirección de Competencia en el pliego, confirmaría que la misma es suficiente y atractiva para un potencial nuevo entrante.
- (200)No obstante, a la vista de la valoración realizada por la Dirección de Competencia en el pliego y en aras a una pronta resolución del expediente, GRIMALDI presentó el 16 de enero de 2023, junto con sus alegaciones al pliego, una nueva propuesta de compromisos que añade a la presentada anteriormente un compromiso de mantenimiento temporal de las condiciones comerciales y operativas actuales a las navieras terceras a las que TFB presta servicios portuarios. Dicha propuesta ha sido modificada y sustituida por la propuesta de compromisos definitiva presentada el 10 de marzo que será analizada en el apartado correspondiente de este informe propuesta.
- (201)Esta Dirección de Competencia discrepa de GRIMALDI sobre la valoración positiva que habrían realizado todos los operadores, salvo GNV, al compromiso ofrecido en primera fase, según se refleja en las notas al pie 144 y 154 del pliego, donde se recogen respectivamente las dudas que, sobre la suficiencia de la superficie a desinvertir por GTB, han planteado BALEARIA, NOATUM y GNV y que, sobre el uso compartido del muelle Costa y la reserva horaria de GTB, han planteado NOATUM y GNV. Ello sin perjuicio de la opinión favorable vertida por SUARDIAZ y del interés que ha manifestado en optar a dicha superficie en un futuro, lo que sí ha sido recogido asimismo en la nota al pie 144 del pliego y considerado por la Dirección de Competencia, al contrario de lo señalado por GRIMALDI en sus alegaciones. Adicionalmente, GRIMALDI obvia en sus alegaciones la opinión de ACCO, que considera insuficientes los compromisos presentados por GRIMALDI en primera fase, para garantizar el funcionamiento competitivo del mercado de gestión de terminales portuarias (párrafo 195 del pliego).
- (202)**GNV**, en su escrito de alegaciones al pliego, se manifiesta de acuerdo con la Dirección de Competencia en la insuficiencia de los compromisos presentados por GRIMALDI en primera fase, para solventar los problemas de competencia generados por la operación en los mercados de terminales y de transporte marítimo desde el puerto de Barcelona, en la medida en que no garantizan el mantenimiento de condiciones competitivas en materia de precios, tarifas, atraques, frecuencias, horarios y otras condiciones

comerciales, especialmente durante el período que transcurrirá hasta la adjudicación efectiva de la superficie a desinvertir a un nuevo terminalista.

- (203) En este sentido, GNV insiste en la necesidad de ampliación de los compromisos iniciales presentados por GRIMALDI¹⁴⁹ o la inclusión de un compromiso alternativo al propuesto¹⁵⁰, al objeto de incluir un atraque adicional en la superficie desinvertida¹⁵¹ y ampliar el alcance del compromiso de embarque directo mediante la inclusión de servicios de estación marítima.
- (204) Adicionalmente, GNV propone la inclusión de un compromiso de mantenimiento temporal de las condiciones comerciales a los terceros que utilicen la terminal TFB, tal y como están reflejadas en los contratos vigentes en 2022¹⁵², reservar a terceros operadores una parte mínima de la capacidad de la terminal de TFB (medida en número de escalas) en función de la media de utilización de la terminal durante el ejercicio 2022 por el ejercicio correspondiente y la extensión automática a cualquier tercero de las mejores tarifas y condiciones que GTB aplique a cualquier entidad del grupo GRIMALDI en el acceso y utilización de la terminal de TFB.
- (205) La Dirección de Competencia ha **contrastado con la APB** las opciones de mejora propuestas por GNV. Respecto a la viabilidad técnica de la subdivisión de la dársena actual de GTB para la ampliación del número de muelles, de cara al planteamiento futuro de la nueva terminal a concesionar

¹⁴⁹ Devolución a la APB de un atraque adicional para buques de un mínimo de 250 metros de eslora, sin ninguna limitación horaria e incrementando la superficie disponible, por lo menos, a 60.000 metros cuadrados y la obligación de GTB de prestar el servicio de estación marítima a los clientes de la terminal que utilicen el *finger* para los buques que atraquen en el muelle Costa, junto con la obligación de prestar servicio en la estación marítima de venta de billetes y oficinas.

¹⁵⁰ Construcción y explotación de un nuevo muelle por GTB, con dotación de *finger*, para buques de eslora superior a 250 metros con el fin de disponer de un muelle adicional en la dársena que actualmente gestiona GTB (habría 4 atraques en lugar de los 3 actuales), de manera que hubiera una subdivisión de la actual dársena de GTB en dos dársenas, equipadas cada una de ellas con dos atraques, la renuncia al derecho de uso de los atraques ubicados en el nuevo muelle y al derecho de uso preferente en uno de los atraques en la dársena norte en la franja horaria de 0:00-18:00, así como la obligación de GTB de prestar el servicio de estación marítima a los clientes de la terminal que utilicen el *finger*, junto con la obligación de prestar servicio en la estación marítima de venta de billetes y oficinas .

¹⁵¹ A estos efectos, GNV ha enviado un estudio preliminar y un informe sobre las maniobras de ingreso y salida de los buques realizadas con simuladores profesionales en diferentes escenarios que podrían resultar de la división de la actual dársena de GTB.

¹⁵² [...].

a un tercero¹⁵³, la APB señala¹⁵⁴ que dicha propuesta ya fue descartada en su día por la incidencia negativa que generaba en la explotación portuaria¹⁵⁵, al incrementar significativamente la complejidad de las maniobras de los buques, aumentando los riesgos de accidentalidad y derivando en una mayor limitación operacional de la accesibilidad marítima, así como un notable entorpecimiento de la fluidez y agilidad del tráfico marítimo portuario, por lo que su construcción resulta totalmente desaconsejable¹⁵⁶.

(206) Respecto a la inclusión de los servicios de estación marítima en el compromiso de embarque directo, propuesta por GNV, la APB señala¹⁵⁷ que cabe imponer a GTB dos tipos de servicios de carácter obligatorio, unos en cualquier caso (uso de la pasarela y el finger existente en el muelle Costa, relacionados con el uso de dicho muelle en la franja horaria desinvertida¹⁵⁸) y otros de carácter obligatorio, sólo en el caso de que no se construya una nueva estación marítima en la superficie desinvertida¹⁵⁹ y la estación marítima de GTB tenga que ser compartida (alquiler de un tercio de las ventanillas de venta de billetes de la estación marítima (6 de las 18 ventanillas existentes) para que la tercera empresa se preste el servicio de venta de billetes y reserva de una superficie mínima de 50 m² para oficinas. Asimismo, según la APB, todas las instalaciones existentes en la estación marítima (pasarela, fingers, zonas de espera del pasaje, zonas de seguridad,

¹⁵³ La propuesta de GNV de ampliar en un atraque adicional la superficie desinvertida ya ha sido descartada por la APB que considera que no estaría justificada al ser la desinversión suficiente para operar los tráficos de navieras distintas a BALEARIA y el grupo GRIMALDI, según lo señalado en el pliego de concreción de hechos (párrafo 188), donde señala que los tráficos históricos movidos por GNV y SUARDIAZ “....difícilmente cumplirían los tráficos mínimos necesarios para podría justificar una mayor necesidad de superficie o línea de atraque”.

¹⁵⁴ Folios 2756 a 2759.

¹⁵⁵ GRIMALDI señala que hace más de diez años propuso a la APB la construcción de un nuevo muelle en la terminal GTB, propuesta que fue denegada al no ser posible realizar determinadas maniobras, en particular, el reviro de los barcos de cruceros en dicha dársena.

¹⁵⁶ Según la APB, las simulaciones presentadas por GNV no contemplan los escenarios de contorno más exigentes que pueden presentarse, al no utilizar el buque de mayor porte que pueden atracar en la terminal B del muelle Adosado ni la ocupación del buque de diseño atracado en el muelle Contradique Este, ni la eventual presencia de gabarras del servicio de combustible abarloadas a los buques. Asimismo, tampoco simula las maniobras del buque que operaría en Contradique Norte, ni explica el número de maniobras que se han simulado para evaluar cada escenario y si se ha efectuado un análisis estadístico de esas repeticiones.

¹⁵⁷ Folios 2759 y 2760.

¹⁵⁸ Según la APB, GTB podría facturar por este servicio la parte proporcional de la tarifa máxima del servicio al pasaje.

¹⁵⁹ Según la APB la decisión sobre la posible construcción de una estación marítima en la zona desinvertida deberá tomarla dicha Autoridad Portuaria en el momento en que se convoque el correspondiente concurso público para elegir al nuevo operador

aseos públicos, etc) podrán ser utilizadas simultáneamente por los pasajeros de varias compañías¹⁶⁰.

(207) Por otro lado, la APB rechaza¹⁶¹ la propuesta de GNV de reservar a terceros operadores una parte de la capacidad de la terminal de TFB mientras dure el mantenimiento de condiciones, ya que, al tratarse de una terminal pública, su gestión ha de ser neutral respecto a la naviera a la que se preste el servicio. En este sentido, señala la APB, dicha reserva pondría de manifiesto la existencia de una prioridad para estas terceras navieras respecto a tráficos ya existentes en el puerto, que verían desplazados de forma injustificada su actual operativa. Del mismo modo, continua la APB “...*tampoco se permitiría en un futuro, por no estar justificado, que el grupo GRIMALDI quisiera desplazar a terceras navieras que actualmente ya operan en la terminal de GTB, en una determinada franja horaria ya consolidada, al objeto de poder implantar un nuevo servicio regular de su grupo empresarial*”.

(208) Finalmente, no parece justificada la extensión automática a cualquier tercero de las mejores tarifas y condiciones que GTB aplique a cualquier entidad del grupo GRIMALDI en el acceso y utilización de la terminal de TFB, propuesta por GNV, pues los compromisos, con carácter general, deben estar dirigidos a resolver la restricción a la competencia que se generaría sobre la situación previa a la concentración y no sobre un escenario hipotético, y además las condiciones ofrecidas por dicha terminal están reguladas por una obligación de prestación universal de servicios portuarios y estar sujeta a unas tarifas máximas establecidas por la APB.

8.2. Compromisos definitivos

(209) Con fecha 10 de marzo de 2023, GRIMALDI presentó una nueva propuesta de compromisos, que completa y por tanto sustituye a la presentada en primera fase y a la presentada en segunda fase el 16 de enero de 2023, junto con sus alegaciones al pliego.

(210) Dicha propuesta fue trasladada el 10 de marzo de 2023 a terceros operadores, para 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.

(211) Los compromisos definitivos presentados por GRIMALDI, cuya redacción original se recoge en el Anexo 1 del presente informe propuesta, incluye los siguientes apartados:

Compromiso de renuncia y devolución

¹⁶⁰ Las ventanillas y el despacho serán alquilados a precio de mercado y GTB podrá facturar el uso de la estación marítima sobre la base de la tarifa máxima autorizada, según la APB.

¹⁶¹ Folios 2760 y 2761.

(212)GTB se compromete a renunciar a una parte de su concesión de la terminal de pasaje y carga rodada en el puerto de Barcelona y devolver a la APB:

- Una superficie de 44.230 m² de la que GTB es concesionaria en la actualidad en el puerto de Barcelona, que comprende tres áreas¹⁶² de 21.730 m², 10.521 m² y 11.979 m².
- 650 metros de derecho preferente de atraque relativos a la referida superficie y localizados en el muelle Contradique Norte¹⁶³ del Puerto de Barcelona y en el muelle Costa, en este último limitado a la franja horaria de 0:00-18:00.

Compromiso de renuncia a participar en el potencial concurso

(213)GTB se compromete a no participar en el potencial concurso que la APB pueda convocar para concesionar la superficie afectada por el compromiso de renuncia y devolución.

Compromiso de embarque directo

(214)GTB se compromete a facilitar a cualquier tercero, que ocupara con un título concesional o una autorización 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, según las condiciones que fije la APB.

(215)Las tarifas aplicables por este servicio se corresponderían con la parte proporcional de la tarifa máxima del servicio al pasaje establecida por la APB.

Compromiso de prestación de servicios de estación marítima

(216)En el caso de que no se construyera una nueva estación marítima en la superficie afectada por el compromiso de renuncia y devolución, GTB se compromete a la prestación de los siguientes servicios de estación marítima a cualquier tercero que ocupara con un título concesional o con una autorización dicha superficie:

- El alquiler de un tercio de las ventanillas de venta de billetes de la estación marítima (6 ventanillas de las 18 existentes en la actualidad).
- El alquiler de una superficie mínima de 50 m² para ubicar las oficinas de la nueva empresa operadora.
- La utilización de todas las instalaciones existentes en la estación marítima (zonas de espera del pasaje, zonas de seguridad, aseos públicos, etc.), que deberán ser polivalentes, sin restricciones, pudiendo ser utilizadas simultáneamente por los pasajeros de ambas compañías.

¹⁶² Las dos primeras están pavimentadas y acondicionadas, mientras que la tercera está pendiente de reurbanización en vista de dos proyectos que está desarrollando la APB relativos a la ampliación y refuerzo del muelle Contradique Norte

¹⁶³ Actualmente dado de baja.

(217) Las tarifas aplicables por el alquiler de las ventanillas y de la superficie para oficinas se establecerán a precio de mercado. En cuanto a la utilización de las instalaciones de la estación marítima, el precio estará limitado por las tarifas máximas autorizadas por la APB.

Compromiso de mantenimiento de condiciones

(218) Hasta la efectiva entrada de un tercero en la superficie afectada por el compromiso de renuncia y devolución, o en su defecto, hasta el quinto aniversario de la notificación a GTB de la Resolución sin que se haya producido dicha entrada, GTB se compromete a:

- No empeorar las condiciones y mantener las tarifas en vigor que TFB ha acordado con cada una de las navieras a las que (i) presta servicios portuarios en la Terminal Ferry (i.e., GNV y Suardiaz), o (ii) ha prestado servicios portuarios durante los últimos seis meses (i.e. La Méridionale), sujeto a las actualizaciones anuales correspondientes en función del impacto en costes del porcentaje de incremento salarial que resulte del convenio colectivo provincial regulador de las condiciones de trabajo en las empresas estibadoras portuarias de la provincia de Barcelona y los trabajadores de las mismas, aplicable cada año.
- Mantener la misma operativa actual de la Terminal Ferry en relación con los servicios prestados por parte de TFB a terceros operadores, mientras mantengan las líneas que actualmente operan o que hayan operado durante los últimos seis meses, en particular:
 - GNV: (i) dos escalas diarias no simultáneas en único atraque, preferentemente del muelle Poniente Norte (20A), en la franja horaria 17:00- 23:00 para dos buques Ro/Pax que cubren uno la línea Barcelona-Palma de Mallorca y el otro la línea Barcelona-Ibiza o Barcelona-Mahón; y (ii) hasta dos escalas simultáneas fuera de la franja horaria 17:00-23:00 según las necesidades operativas de las líneas de GNV con Italia y Marruecos, que cambian según temporada y su programación, preferentemente en los atraques de los muelles San Beltrán (19A) y Barcelona Sur (18C).
 - La Méridionale: dos escalas semanales (lunes y jueves) preferentemente en el atraque del muelle Poniente Norte (20A), en la franja horaria 08:00-14:00 para un buque Ro/Pax que cubre la línea Barcelona-Tánger Med, solo en el caso de que reiniciara su operativa en el puerto de Barcelona durante los seis meses siguientes a la notificación de la Resolución por parte del Consejo de la CNMC a GTB.
 - Suardiaz: una escala semanal preferentemente en el atraque del muelle Poniente Norte (20A), en la franja horaria 08:00-14:00 para un buque Ro/Ro que cubre la línea Barcelona-Canarias.

El compromiso de mantenimiento de condiciones será de aplicación tanto a los contratos en curso con las referidas navieras, como a las potenciales renovaciones y prórrogas de los mismos durante la vigencia de este compromiso.

Supervisión del cumplimiento de los compromisos

- (219)GTB se compromete a informar a la Dirección de Competencia de los trámites administrativos realizados ante la APB¹⁶⁴ para hacer efectivo el compromiso de renuncia y devolución de parte de la terminal GTB, la obtención de un nuevo título concesional y la adquisición de la terminal TFB, en el plazo de 3 días hábiles desde que se realicen, así como de su resolución por la APB en igual plazo, desde su notificación por dicha autoridad.
- (220)GTB se compromete asimismo, a remitir a la Dirección de Competencia un informe anual detallando las tarifas cobradas al tercero que ocupe la superficie desinvertida por el embarque directo desde la pasarela y el finger de la terminal operada por GTB, dentro de los primeros quince días hábiles de cada año natural, y de remitir las tarifas acordadas respecto a la prestación de los servicios de estación marítima, así como los contratos de arrendamiento o la documentación que acredite las condiciones comerciales. en el plazo de tres días hábiles tras la firma de los correspondientes acuerdos.
- (221)Adicionalmente, GTB se compromete a remitir a la Dirección de Competencia copia de la comunicación realizada a GNV, La Meridionale y Suardiaz sobre el mantenimiento de condiciones comerciales¹⁶⁵, en el plazo de tres días hábiles desde su envío, y un informe anual comparando los precios aplicados a las navieras a las que presta servicios TFB antes y después de Resolución, así como la actualización anual de los mismos aplicada y copia de las renovaciones o prórrogas de los contratos que puedan acordarse durante la vigencia del compromiso de mantenimiento de condiciones, dentro de los primeros quince días hábiles de cada año natural.

Revisión de los compromisos

- (222)En caso de acreditarse la concurrencia de una causa justificada y previa solicitud motivada de GTB, el Consejo de la CNMC podrá otorgar una dispensa, modificar, sustituir o retirar una o algunas de las obligaciones asumidas por GTB en los compromisos.

¹⁶⁴ Una vez autorizada la Operación Propuesta por parte de la CNMC, GTB realizará los trámites inmediatamente y, en todo caso, en el plazo máximo de diez días hábiles tras la notificación.

¹⁶⁵ GTB informará por escrito a GNV, La Meridionale y Suardiaz de las obligaciones recogidas en el apartado 2.5, en un plazo máximo de diez días hábiles tras la notificación de la Resolución por parte del Consejo de la CNMC a GTB.

9. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN CON COMPROMISOS

9.1. Consideraciones previas

- (223) Con carácter previo al análisis de la suficiencia o no de los compromisos presentados por el notificante el 10 de marzo de 2023 para resolver los obstáculos a la competencia efectiva planteados por la operación de concentración notificada, es necesario hacer determinadas consideraciones generales sobre los objetivos del control de concentraciones.
- (224) El artículo 59 de la LDC prevé que cuando de una concentración puedan derivarse obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva, las partes notificantes, por propia iniciativa o a instancia de la CNMC, pueden proponer compromisos para resolverlos.
- (225) La LDC atribuye a la Dirección de Competencia la competencia para examinar y valorar estos remedios y al Consejo de la CNMC la competencia para resolver sobre los mismos, preservando la posibilidad de que la CNMC establezca condiciones si se considera que los compromisos presentados no son adecuados para resolver los problemas de competencia detectados.
- (226) Este modelo permite conjugar la salvaguarda de las condiciones de competencia en el mercado con el máximo respeto a los principios de proporcionalidad y mínima intervención por parte de la autoridad a la hora de condicionar las operaciones de concentración.
- (227) En relación con la proporcionalidad, es importante recordar que los posibles remedios no deberían ir más allá de los problemas ocasionados por la operación notificada, dado que su objetivo no es redefinir la estructura de las empresas o de los mercados con el fin de resolver problemas de competencia preexistentes o ajenos a la operación. Si bien ello no significa que los problemas de competencia preexistentes no puedan ser objeto de remedios en la medida que la operación de concentración agrave los mismos.
- (228) Por último, el control de concentraciones no puede sustraerse a la consideración de las circunstancias y características de los mercados en que se produce la operación correspondiente. El contexto económico y regulatorio en el que se produce la concentración debe ser descrito y analizado a lo largo del procedimiento y no puede ser obviado a la hora de adoptar la resolución final.
- (229) El 10 de marzo de 2023 se ha trasladado la propuesta de compromisos a terceros operadores para que valoren su idoneidad para resolver los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva que pudieran derivarse de la operación.

9.2. Valoración de los compromisos

- (230) Esta Dirección de Competencia analizará a continuación la adecuación, suficiencia y proporcionalidad de los compromisos finales presentados por el notificante el 10 de marzo de 2023 con el fin de valorar si los mismos eliminan de manera efectiva los posibles obstáculos a la competencia que la operación de concentración notificada plantea.
- (231) En el informe de paso a segunda fase y en el pliego de concreción de hechos la Dirección de Competencia señaló los riesgos para la competencia efectiva que generaba la operación notificada, riesgos que han sido confirmados en el apartado de valoración de la operación en ausencia de compromisos y que derivan de la concentración en manos de GRIMALDI de las dos únicas terminales públicas de carga rodada y pasajeros existentes en el puerto de Barcelona y la consiguiente ausencia de terminal alternativa para la prestación de servicios portuarios a los buques Ro/Pax en dicho puerto, lo que genera efectos horizontales en el mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en dicho puerto, al tener GRIMALDI el incentivo y la capacidad de elevar los precios de los servicios portuarios y de modificar las condiciones de acceso a las navieras ajenas a su grupo que demanden sus servicios.
- (232) Dichos efectos pueden extenderse a los mercados verticalmente relacionados del transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros en las líneas entre Barcelona y las Islas Baleares, donde también está presente GRIMALDI, donde podrá reforzar su posición al aplicar a las navieras competidoras, que necesitan acceder a esas terminales portuarias para prestar sus servicios de transporte marítimo, condiciones menos favorables (horarios, frecuencias o tarifas) a las aplicadas a sus propios buques.
- (233) En este sentido, como ya se señaló en el informe de paso a segunda fase y en el pliego de concreción de hechos, 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 carga rodada y pasajeros en dicho puerto resulta positiva. Ello, sin perjuicio de la tramitación necesaria para hacerlo efectivo y de las exigencias de volumen de tráfico mínimo, de acuerdo con la normativa aplicable.
- (234) No obstante, en el pliego se señaló la necesidad de valorar 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 carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona por parte de un tercer operador que llegue a ocupar dicha superficie y si el uso compartido con GTB del amarre situado en el muelle Costa del puerto de Barcelona y la franja horaria reservada por GTB podía suponer un obstáculo (desincentivo) para los eventuales interesados en la adjudicación por la APB de dicho dominio público portuario.

- (235) Dichas cuestiones resultan relevantes ya que, si la desinversión no supusiera la entrada de un nuevo operador en el mercado de la gestión de terminales portuarias de carga rodada y pasajeros en el puerto de Barcelona, por ser insuficiente la superficie desinvertida o porque determinados elementos no incentivasen la entrada de terceros, el compromiso propuesto no resolvería los obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva derivados de la operación, señalados previamente.
- (236) Adicionalmente, en el pliego se señaló que los problemas de competencia identificados se mantendrán hasta la efectiva puesta a disposición de un tercero de toda la superficie a desinvertir, periodo cuya duración ha sido precisada por la APB durante la segunda fase del procedimiento, estimando que la nueva terminal no podrá estar operativa antes de 3 o 3,5 años¹⁶⁶.
- (237) El compromiso de renuncia y devolución definitivo presentado por GRIMALDI es idéntico al presentado en primera fase, por lo que no resulta necesario reproducir aquí la valoración realizada por la Dirección de Competencia en el pliego, concluyendo que, a la vista de la valoración realizada por la APB, la desinversión presentada por GRIMALDI tendría una dimensión suficiente para que terceros operadores pudieran acceder a la concesión de la nueva terminal y prestaran servicios a sus propios buques. Esta desinversión tampoco tendría por qué ser insuficiente para mantener la presión competitiva en el servicio a terceros operadores no integrados, en la medida que se restablece la alternativa en la provisión de estos servicios y los terceros operadores han vinculado los riesgos de la operación a la desaparición de uno de los dos operadores.
- (238) En este sentido, según lo señalado en el pliego, elementos tales como la elevada concentración, las barreras de entrada y los problemas derivados de la existencia de operadores integrados que pueden aprovechar su posición para perjudicar a sus rivales aguas abajo, son cuestiones preexistentes a la operación, en un escenario en que coexistían dos operadores y que justifican la regulación de estos servicios y, en particular, las obligaciones de servicio público que afectan tanto al acceso como a los precios a aplicar, así como la necesaria supervisión de las autoridades portuarias.
- (239) En cuanto al compromiso de facilitar el embarque directo desde la pasarela y el finger de la terminal operada por GTB a cualquier tercero que ocupe la

¹⁶⁶ La APB señala que la reconstrucción del muelle Contradique Norte no finalizará hasta mayo de 2025. En cuanto a las inversiones a realizar para la urbanización y explotación de la futura terminal a ubicar en la zona de desinversión, que dependerá de la propuesta que formule el adjudicatario de la licitación para su explotación, la APB considera un periodo aproximado de 1 año. Previamente, será necesario seleccionar el explotador mediante la adjudicación de un concurso público, con un calendario estimado para la elaboración de los nuevos pliegos, tramitación y adjudicación del concurso de entre 1,5 y 2 años, momento en el que debería haber finalizado el proceso de desinversión por parte del actual concesionario de esta zona. La tramitación de esta desinversión tendrá un plazo, desde que se solicite en firme de unos 6 meses, según la APB.

superficie desinvertida, la propuesta definitiva presentada por GRIMALDI modifica la propuesta inicial al eliminar la premisa de dejar atendida “*la capacidad operativa de la terminal*”, ampliando de esta forma su alcance y haciéndola más indiscutible, al quedar el compromiso únicamente vinculado a las condiciones que fije la APB.

- (240) Adicionalmente, la nueva propuesta de compromiso de embarque directo establece las tarifas aplicables por la prestación este servicio, que se corresponderán con la parte proporcional de la tarifa máxima del servicio al pasaje establecida por la APB, según las previsiones indicadas por dicha autoridad.
- (241) En respuesta a la reclamación realizada por GNV en sus alegaciones al pliego, GRIMALDI ha añadido a su propuesta inicial el compromiso de prestar servicios de estación marítima a cualquier tercero que ocupe con un título concesional o con una autorización la superficie desinvertida, en el caso de que no se construya una nueva estación marítima en la superficie desinvertida.
- (242) El compromiso de GRIMALDI, que, según la APB, tendría carácter obligatorio si finalmente dicha autoridad decide que no se construya una nueva estación marítima en la superficie desinvertida y la estación marítima de GTB tuviera que ser compartida, incluye los elementos enumerados por ésta como obligatorios¹⁶⁷, en concreto el alquiler de un tercio de las ventanillas de venta de billetes existentes en la estación marítima y de una superficie mínima de 50 m² para ubicar las oficinas de la nueva empresa operadora, así como el uso de todas las instalaciones existentes en ella por los pasajeros de ambas compañías.
- (243) El compromiso también recoge las referencias señaladas por la APB respecto a las tarifas a establecer por el alquiler de las ventanillas y la superficie para oficinas, que GTB se compromete a establecer a precio de mercado, y por la utilización de las instalaciones de la estación marítima, cuyo precio GTB se compromete a limitar por las tarifas máximas autorizadas por dicha autoridad.
- (244) Adicionalmente, la propuesta definitiva presentada por GRIMALDI añade dos compromisos adicionales a la presentada en primera fase. En primer lugar, GTB se compromete a no participar en el concurso que la APB pueda convocar para concesionar la superficie desinvertida en un futuro, lo que resulta imprescindible para evitar que la situación resultante pueda ser la misma que la derivada de la presente operación, con las dos terminales públicas de carga rodada y pasajeros en manos de un solo operador, GRIMALDI.
- (245) Por otro lado, en respuesta a las dudas planteadas por la Dirección de Competencia en el pliego respecto al potencial empeoramiento de las

¹⁶⁷ Folio 2760.

condiciones de prestación de servicios a los buques de terceros operadores hasta que se produzca la efectiva entrada de un tercero en la superficie a desinvertir, GRIMALDI ha presentado un compromiso de mantenimiento de las condiciones comerciales y operativas a las navieras terceras a las que TFB presta servicios portuarios actualmente.

- (246) En base a dicho compromiso, que estará vigente hasta la efectiva entrada de un tercero a la superficie a desinvertir, o en su defecto hasta el quinto aniversario de la notificación a GTB de la Resolución sin que se haya producido dicha entrada, GRIMALDI se compromete a no empeorar las condiciones y mantener las tarifas que TFB ha acordado con cada una de las navieras a las que presta servicios portuarios en dicha terminal, y a que las actualizaciones anuales correspondientes se realicen en función del impacto en costes del porcentaje de incremento salarial que resulte del convenio colectivo provincial regulador de las condiciones de trabajo en las empresas estibadoras portuarias de la provincia de Barcelona y los trabajadores de las mismas¹⁶⁸. Este compromiso permitirá contrarrestar la capacidad que tendría la entidad resultante de reducir o incluso de eliminar los descuentos aplicados a sus clientes sobre la tarifa máxima en ausencia del mismo.
- (247) Asimismo, se compromete a mantener la operativa actual de las navieras que utilizan, mientras mantengan las líneas que actualmente operan o hayan operado en los últimos seis meses. A estos efectos señalan la operativa de GNV, La Méridionale y Suardiaz, que se compromete a mantener¹⁶⁹. Con ello, las navieras que actualmente utilizan los servicios de TFB no podrán ver

¹⁶⁸ Constituyen la principal partida de costes, de acuerdo con la información aportada por la notificante.

¹⁶⁹ Operativa que ha sido contrastada con la APB (folio 2907, folios 2964 a 2974 y folios 3004 a 3007), que confirma las escalas realizadas por La Meridionale hasta que canceló sus operaciones en el puerto de Barcelona (dos escalas semanales, los lunes de 07:00 – 12:00 y los jueves de 08:00 – 16:00) y SUARDIAZ (una escala semanal los viernes de 08:00-14.00). Respecto a GNV, si bien dicha naviera afirma (folio 2917) que su operativa actual corresponde a 2 atraques simultáneos en la franja 17:00-23:00 con exclusión de la temporada alta, donde TRASMED tendría un tercer buque, la APB señala que “..con carácter general se han operado de manera diaria dos escalas no simultaneas del armador GNV con destino a las Islas Baleares en horario de 17:00-23:00 en un único atraque. Obviamente cuando ha existido un atraque libre que no es utilizado por el resto de los clientes habituales, se ha permitido la simultaneidad de las dos escalas de GNV” (folio 2907).

La operativa habitual de GNV descrita por la APB es la que regularmente realiza esa naviera en TFB en la franja 17:00-23:00, sin perjuicio de que desde octubre 2022 y hasta la fecha, se hayan podido producir 2 atraques simultáneos en dicha franja, circunstancia derivada de la reducción del número de atraques utilizados por TRASMED en TFB (pues ha tenido operativos 2 buques en vez de los 3 que habitualmente ha venido operando desde su creación en julio de 2021), para someter a los buques que operan dichas líneas a determinadas trabajos de mejora y acondicionamiento. Cuando terminen dichos trabajos, la intención de dicha naviera es volver a situar 3 barcos en las líneas que conectan Barcelona con las islas Baleares, tal y como así ha comunicado a la APB para el próximo período que transcurre entre abril y septiembre de 2023 (folio 2974).

empeoradas sus condiciones de acceso en términos de localización y horario respecto a la situación previa a la concentración.

- (248) Además, estos compromisos evitarán que GRIMALDI pueda hacer valer su posición en el mercado de terminales en el puerto de Barcelona para restringir la competencia en el mercado de transporte marítimo de pasajeros y carga, en particular entre la Península y Baleares, donde también está presente GNV, en la medida que podrá mantener las frecuencias y atraques que venía utilizando y los precios acordados previamente a la operación.
- (249) Con respecto a la valoración de los compromisos por parte de terceros operadores, SUARDIAZ considera que la propuesta de compromisos es adecuada y suficiente en cuanto a su alcance y duración para resolver los problemas de competencia que puedan derivarse de esta concentración¹⁷⁰. Adicionalmente, reitera su interés en la concesión o autorización administrativa de la terminal resultante de la desinversión de GTB
- (250) En el mismo sentido se ha manifestado la APB¹⁷¹, que considera la propuesta adecuada y suficiente para resolver en su caso, los problemas de competencia que puedan derivarse de la concentración, señalando, no obstante, su disconformidad con la posible limitación temporal de las obligaciones de prestación de servicio de las terminales GTB y TFB, que puede suponer la duración del compromiso de mantenimiento de condiciones. Entiende la APB que, al tratarse de terminales públicas estarían sujetas a una obligación permanente de atender todos aquellos tráfico Ro-Pax que requieran de sus servicios, siempre y cuando los nuevos tráfico no desplacen a los tráfico existentes y la capacidad de la terminal así lo permita.
- (251) Sin embargo, debe señalarse que la duración del compromiso de mantenimiento de condiciones no limita en modo alguno las obligaciones permanentes de atender tráfico y de prestación de servicios que corresponden a las terminales públicas, que se mantienen intactas, sino que las complementa, al garantizar que, además, se mantengan las mismas condiciones comerciales que se venían aplicando durante el período comprometido. Asimismo, estos compromisos solo operan en el caso de que terceras navieras operen las líneas que actual o recientemente han operado, por lo que son plenamente compatibles con lo señalado por la APB.
- (252) GNV insiste en la insuficiencia de los compromisos presentados por GRIMALDI para solventar los problemas de competencia generados por la operación en la medida en que no garantizan el mantenimiento de las condiciones competitivas existentes en los mercados de terminales y de transporte marítimo previas a la operación, reproduciendo lo señalado previamente respecto a la insuficiencia de la superficie a desinvertir y sobre

¹⁷⁰ Folio 2895.

¹⁷¹ Folio 2907.

las limitaciones que supone el uso compartido del muelle Costa y la reserva horaria de GTB en la franja horaria de tarde.

- (253) En cuanto al compromiso de mantenimiento de condiciones, GNV considera que solamente cubre las necesidades actuales de los demandantes de servicios de terminal portuaria en el puerto de Barcelona, impidiéndoles obtener los servicios adicionales necesarios para ampliar el número de escalas y tráfico y expandir su presencia en el puerto, cortando así de raíz su crecimiento futuro y por tanto la intensidad de su competencia frente a GRIMALDI. Además, dicho compromiso no impediría que GTB se aplique condiciones más favorables que las del resto de navieras que demanden sus servicios, lo que por definición supondrá una desventaja competitiva a éstas frente a dicho operador.
- (254) Respecto a la superficie a desinvertir, la Dirección de Competencia ya concluyó en el pliego de concreción de hechos y ha reiterado a lo largo del presente informe propuesta que, a la vista de la valoración realizada por la APB, la desinversión propuesta por GRIMALDI tendría una dimensión suficiente para que terceros operadores pudieran acceder a la concesión de la nueva terminal y prestaran servicios a sus propios buques, no teniendo por qué ser insuficiente para mantener la presión competitiva en el servicio a terceros operadores no integrados, al restablecer la alternativa en la provisión de estos servicios.
- (255) En cuanto al compromiso de mantenimiento de condiciones, al contrario de lo señalado por GNV, no limita en modo alguno la ampliación de los servicios que dicha naviera pueda prestar en el puerto de Barcelona, cuya operativa habrá de ser autorizada por la APB y siempre que, como señala dicha autoridad, los nuevos tráficos no desplacen a los tráficos existentes y la capacidad de la terminal así lo permita; lo que se garantiza, en todo caso, es el mantenimiento de la operativa prestada a las navieras que actualmente vienen utilizando la terminal TFB en las mismas condiciones comerciales que se venían aplicando, sin que pueda ser modificado por GRIMALDI durante el periodo comprometido, como consecuencia de la operación analizada.

10. PROPUESTA

- (256) En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 58.4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, se propone, en aplicación del artículo 58.4.b) de la Ley 15/2007, subordinar la concentración al cumplimiento de los compromisos presentados por GRIMALDI con fecha 10 de marzo de 2023, sin perjuicio de las obligaciones que resulten aplicables, de conformidad con la normativa y regulación sectorial aplicable.