

NOTA SUCINTA

EXPEDIENTE C/1605/25 GRUPO BALEARIA / ACTIVOS ARMAS ALGECIRAS - TÁNGER

1. ANTECEDENTES

Con fecha 8 de octubre de 2025 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia notificación de la concentración consistente en la adquisición por parte de GESTION NAVIERA, S.L., sociedad de cabecera del GRUPO BALEARIA (BALEARIA), del control exclusivo de determinados activos del Grupo ARMAS – TRASMEDITERRÁNEA (ARMAS) para la operación de la ruta Algeciras – Tánger Med.

Esta operación, así notificada, es una parte de un proyecto más amplio en virtud del cual la empresa GRUPO ARMAS TRASMEDITERRANEA, activa en los mercados de transporte marítimo de carga y pasajeros entre el sur de la Península ibérica y las Islas Canarias y el norte de África, saldría completamente del mercado, siendo la mayor parte de su negocio adquirido por el GRUPO BALEARIA. Ambos grupos están presentes en los mismos mercados, siendo actualmente competidores en una gran mayoría de las líneas marítimas que los conforman.

Junto a esta operación, han sido notificadas a esta Comisión, otras dos operaciones de concentración entre los mismos grupos antes mencionados, cuyo análisis y resolución se llevarán a cabo en su correspondiente expediente¹.

Conforme al artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (LDC), la Dirección de Competencia formó expediente y elaboró el correspondiente informe de la operación junto con una propuesta de resolución.

El Consejo de la CNMC ha adoptado con fecha 17 de diciembre de 2025, resolución en primera fase, en la que acuerda iniciar la segunda fase del procedimiento conforme al artículo 57.2 c) de la LDC, por considerar que la operación de concentración notificada puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado de transporte marítimo regular tanto de carga rodada como de pasajeros en el ámbito Sur Península – Estrecho.

2. LAS PARTES

2.1. BALEARIA

BALEARIA es un grupo naviero español que se dedica al transporte marítimo de mercancías, pasajeros y vehículos, operando 34 buques que conectan la Península Ibérica con Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla. Asimismo, presta estos servicios de transporte marítimo en el Norte de África (Marruecos y Argelia) y conecta la costa de Estados Unidos con las Islas Bahamas.

¹ C/1607/25 BALEARIA / ACTIVOS ARMAS ALBORAN y C/1608/25 BALEARIA / ACTIVOS ARMAS CANARIAS.

En España, BALEARIA se encuentra presente en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros y carga rodada, siendo relevante en el caso de esta operación las rutas del ámbito geográfico Sur Península – Estrecho.

2.2. ARMAS

ARMAS centra sus actividades en el transporte marítimo regular de pasajeros y mercancías en tres áreas geográficas con rutas que conectan (i) el Sur de la Península con el Norte de África (Ceuta y Melilla, Marruecos y Argelia); (ii) la Península con las Islas Canarias y (iii) las distintas islas del archipiélago canario entre sí (tráfico interinsular canario).

En España, ARMAS se encuentra presente en el mercado de transporte marítimo regular de pasajeros y carga rodada, siendo relevante en el caso de esta operación las rutas del ámbito geográfico Sur Península – Estrecho.

3. MERCADOS RELEVANTES

El sector económico afectado en la presente operación es el de prestación de servicios de transporte marítimo regular de carga rodada y pasajeros en el ámbito Sur Península – Estrecho, que incluye actualmente las rutas Algeciras – Tánger Med, Algeciras – Ceuta y Tarifa – Tánger Ville y viceversa.

Transporte marítimo regular de carga rodada

En precedentes del sector, tanto comunitarios² como nacionales³, se ha venido distinguiendo, dentro de un mercado amplio de transporte marítimo de carga, dos segmentos diferenciados: el transporte de carga completa o a granel, y el de carga general o fraccionada (prestado habitualmente en líneas regulares).

A su vez, dentro del mercado de carga general o fraccionada se ha venido distinguiendo en dichos precedentes entre el transporte de línea mediante contenedores y el transporte de línea convencional, denominado también transporte de carga rodada (transporte sin contenedor, con uso de camiones o plataformas que viajan en la bodega del buque).

Tanto BALEARIA como ARMAS se encuentran presentes en este mercado, siendo el mercado geográfico relevante en esta operación, siguiendo lo analizado en precedentes del sector, el que cubre el área Sur Península – Estrecho, donde a su vez se puede distinguir un mercado geográfico más estrecho en la ruta Algeciras – Tánger Med.

² En algunos casos como: M.2838 - P & O Stena Line (Holding) Limited; M.5756 DFDS A/S|DFDS Tor Line AB|Norfolk Holdings B.V.|Vesterhavet Holding A/S; M.9673 Columbia Threadneedle Investments|B.A.I. Bretagne Angleterre Irlande S.A.|MEIF II Channel Islands Transport Holdings Limited, entre otros.

³ En algunos precedentes como: C/0922/18 NAVIERA ARMAS – TRASMEDITERRÁNEA; C/1203/21 GRIMALDI / ACTIVOS GRUPO ARMAS, entre otros.

Transporte marítimo regular de pasajeros

En precedentes del sector, tanto comunitarios⁴ como nacionales⁵, se ha venido señalando que las actividades de transporte regular de pasajeros (incluyendo sus vehículos en régimen de equipaje) suelen realizarse en buques de tipo ferry, principalmente diseñados para el transporte de pasajeros y de vehículos (aunque también pueden transportar carga), en buques Ro-Pax y en buques de alta velocidad o de tipo fast ferry (catamaranes).

Tanto BALEARIA como ARMAS se encuentran presentes en este mercado, en los mismos ámbitos geográficos que en el caso del transporte de carga.

4. EFECTOS POTENCIALES DE LA OPERACION

El análisis realizado en primera fase por la CNMC no permite descartar la existencia de riesgos potenciales para la competencia derivados de la operación de concentración notificada en los mercados de transporte marítimo regular de carga rodada y de pasajeros en el ámbito Sur Península–Estrecho.

En particular, resulta necesario conocer el destino del resto de activos que el Grupo Armas Trasmediterránea mantiene actualmente operativos en este mismo ámbito geográfico, ya que su asignación futura podría afectar a la estructura del mercado.

Así, con fecha 15 de diciembre se ha notificado la operación C/1639/25 DFDS / ACTIVOS ARMAS ESTRECHO, que supondría la adquisición de determinados activos del Grupo Armas Trasmediterránea destinados a la operación de rutas con destino a Tánger Med y Ceuta, afectando al mismo ámbito geográfico que la presente operación, Sur Península–Estrecho.

La coexistencia de ambas operaciones hace, por tanto, necesario analizar la modificación completa que se produciría en la estructura del mercado, sin que puedan descartarse riesgos para la competencia en los mercados de referencia, lo que aconseja proseguir el análisis en segunda fase.

5. CONCLUSIÓN

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

Conforme a lo dispuesto en el artículo 66.2 del Reglamento de Defensa de la Competencia, aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (RDC), las personas físicas o jurídicas que puedan resultar afectadas por la operación de concentración tienen un plazo de diez días para solicitar de forma motivada,

⁴ En algunos casos como: M.2838 - P & O Stena Line (Holding) Limited; M.5756 DFDS A/S|DFDS Tor Line AB|Norfolk Holdings B.V.|Vesterhavet Holding A/S; M.9673 Columbia Threadneedle Investments|B.A.I. Bretagne Angleterre Irlande S.A.|MEIF II Channel Islands Transport Holdings Limited, entre otros.

⁵ En algunos precedentes como: C/0922/18 NAVIERA ARMAS – TRASMEDITERRÁNEA; C/1203/21 GRIMALDI / ACTIVOS GRUPO ARMAS, entre otros.

de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la condición de interesado en este procedimiento de control de concentraciones.

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

En definitiva, en el marco de la segunda fase del expediente de referencia, conforme al artículo 10 de la LDC, la CNMC valorará en profundidad la concentración económica notificada, atendiendo a la posible obstaculización del mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados considerados.