

NOTA SUCINTA

EXPEDIENTE C/1607/25 BALEARIA / ACTIVOS ARMAS ALBORÁN

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) destinados a la operación de varias rutas en la zona del Mar de Alborán.

Esta operación, así notificada, es una parte de un proyecto más amplio en virtud del cual la empresa GRUPO ARMAS TRANSMEDITERRÁNEA, 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 15 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 – Alborán.

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/1605/25 GRUPO BALEARIA/ACTIVOS ARMAS ALGECIRAS-TANGER 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 – Alborán.

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 – Alborán.

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 – Alborán, que incluye varias rutas que conectan el sur de la Península con distintos puertos de Marruecos, Argelia y Melilla.

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, en el área Sur Península – Alborán, así como en el mercado geográfico más estrecho Sur Península – Melilla. Asimismo, en el marco de la presente operación se han analizado adicionalmente el área Sur Península – Marruecos y Sur Europa – Argelia.

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

Las rutas que conectan el Sur de la Península con Melilla se operan bajo obligaciones de servicio público (OSP) que determinan, entre otras, el número de frecuencias mínimas que deben existir en las rutas consideradas de interés público, así como la permanencia inicial mínima en la prestación de dichas rutas (2 años) o tarifas máximas en la prestación del servicio a pasajeros.

Gestión de terminales portuarias

De acuerdo con la práctica nacional⁶ y europea⁷, este mercado se puede analizar en función del tipo de buque atendido en la terminal, distinguiendo así entre terminales de carga rodada, contenedores, a granel y de cruceros, dados los diferentes requisitos de servicios, instalaciones e infraestructuras portuarias que precisan.

Siguiendo el precedente de la CNMC más reciente en este sector (C/1305/22 GRIMALDI / TFB), se analiza en esta operación la gestión de terminales portuarias de pasajeros y carga rodada, en el puerto de Motril, donde la operación tiene incidencia directa.

4. EFECTOS POTENCIALES DE LA OPERACION

Mediante esta operación, BALEARIA pasará a ser el primer operador en el mercado Sur Península-Alborán sin apenas presión competitiva de terceros (solamente enfrentaría una competencia reducida por parte de la naviera GNV en el transporte marítimo de pasajeros en la ruta Almería-Nador). En particular en el mercado Sur Península – Melilla, pasará a ser el único prestador, generándose un monopolio.

En consecuencia, se han identificado en primera fase una serie de riesgos.

Riesgos de incremento de precios, pérdida de calidad y reducción de frecuencias en Sur Península – Melilla.

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.

⁶ El precedente de la CNMC más reciente que se refiere a este sector es el C/1305/22 GRIMALDI / TFB.

⁷ 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

- En el transporte de **carga rodada**, donde la entidad resultante no enfrentará competencia, siendo especialmente notable el riesgo de incremento de precios, ya que las Obligaciones de Servicio Público (OSP) no establecen tarifas máximas para esta modalidad de transporte.
- En el transporte de **pasajeros**, donde la resultante enfrentará una competencia muy escasa, si bien los riesgos estarán limitados por las OSP, a excepción de los períodos vacacionales, cuando fácilmente se podrá dar un incremento de precios para personas no residentes en Melilla.

Asimismo, la propuesta de Balearia genera **riesgos para la competencia por el mercado**, derivados de la desaparición de uno de los dos únicos licitantes que han pujado por estos contratos en los últimos años (desde 2020 hasta 2025), eliminándose el incentivo que existía hasta el momento para que se produjeran mejoras en las ofertas presentadas para la prestación de estos servicios bajo OSP.

Los riesgos de incrementos de precios, pérdida de calidad y reducción de frecuencias también se harían extensivos a la ruta Almería – Nador. A pesar de que Balearia ha trasladado a las autoridades marroquíes su renuncia a operar esta ruta bajo la licencia que tenía, no se ha podido concluir que esta medida sea suficiente para resolver los problemas detectados.

Así, la CNMC ha resuelto que la operación propuesta no puede ser autorizada en primera fase sin compromisos y que sea analizada en segunda fase, en la que, además se estudiarán en mayor profundidad las condiciones de competencia en el ámbito geográfico Sur Europa – Argelia.

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, 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.