

C12589 - IQ-EQ FUND MANAGEMENT (IRELAND)/PS NAVI

Provvedimento n. 31007

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 5 dicembre 2023;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004 relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO il D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTA la comunicazione della società IQ-EQ Fund Management (Ireland) Limited, pervenuta il 22 novembre 2023;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. IQ-EQ Fund Management (Ireland) Limited (di seguito, "IQ-EQ") è una società di diritto irlandese attiva nella prestazione di servizi di gestione collettiva del risparmio e abilitata all'istituzione e gestione di fondi comuni di investimento. Nel 2023 IQ-EQ ha istituito il Fondo Vajolet, fondo comune di investimento alternativo italiano multi-comparto di tipo chiuso. Inoltre, dal febbraio 2019 IQ-EQ gestisce il fondo comune di investimento denominato "Fi.Nav." (di seguito, "Fondo Finav"), che ha quale oggetto tipico di investimento *asset* nel settore del trasporto marittimo non di linea di merci, quali navi, crediti vantati da banche o altri intermediari finanziari nei confronti di società armatoriali, nonché titoli di capitale e strumenti finanziari emessi da società armatoriali. In particolare, Fondo Finav detiene il controllo esclusivo di Finav Holding S.p.A., *holding* dell'omonimo gruppo che include Finav One Limited, società di diritto maltese, e Finav Italy 1 S.r.l. e Finav Italy 3 S.r.l., società di diritto italiano, tutte controllate interamente e tutte attive nel trasporto marittimo non di linea di merci (di seguito, "Gruppo Finav"). Nel 2022, il fatturato consolidato realizzato in Italia da IQ-EQ e dalle società controllate dai fondi che gestisce è risultato pari a circa [100-532]* milioni di euro.

2. PS Navi S.p.A. (di seguito, "PS Navi") è una società di diritto italiano il cui capitale è interamente detenuto da K Equisy Italy 2, *société à responsabilité limitée* di diritto lussemburghese. PS Navi è azionista unico di Premuda S.p.A. ("Premuda"), *holding* dell'omonimo gruppo che include Prefin S.r.l. e CSM Italy S.r.l., società di diritto italiano controllate rispettivamente al 70%¹ e 30%, Premuda Malta Holding Ltd, società di diritto maltese controllata interamente, e Aistone Green S.r.l., società di diritto italiano controllata al 50%, attive nel trasporto marittimo non di linea di merci (di seguito, "Gruppo Premuda"). Nel 2022, il fatturato consolidato realizzato in Italia da PS Navi e dal Gruppo Premuda è risultato pari a circa [700-1.000] milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. A esito dell'operazione di concentrazione comunicata (di seguito, "Operazione") IQ-EQ acquisirà, in qualità di società di gestione del Fondo Vajolet e in nome e per conto dello stesso, il controllo esclusivo di PS Navi e, di conseguenza, della società da essa interamente detenuta, Premuda, e sulle società del Gruppo Premuda. L'Operazione non prevede altre restrizioni.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

4. L'Operazione comunicata costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/1990, in quanto comporta l'acquisizione del controllo di un'impresa. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento (CE) n. 139/2004, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 532 milioni di euro e il fatturato totale realizzato individualmente, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 32 milioni di euro.

* [Nella presente versione alcuni dati sono omissi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]

¹ [Il rimanente 30% di Prefin S.r.l. è controllato da Finav Italy 1 S.r.l., società del Gruppo Finav.]

IV. VALUTAZIONI DELLA CONCENTRAZIONE

IV.1. I mercati rilevanti

5. In ragione dell'operatività delle Parti, i mercati coinvolti dall'Operazione riguardano il trasporto marittimo non di linea. Secondo la prassi decisionale dell'Autorità², il trasporto marittimo non di linea si distingue dal trasporto marittimo di linea per l'assenza di un servizio con partenze a giorni ed orari regolari, preventivamente resi noti ai potenziali clienti. L'attività di trasporto marittimo in esame, denominata anche *tramp* o *bulk*, ha invece luogo su specifiche esigenze del cliente, che determina autonomamente la quantità da trasportare ed il relativo prezzo, offrendo quindi tali condizioni al mercato del trasporto marittimo, spesso per il tramite di intermediari (i *broker*).

6. Le Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 53 dell'accordo sullo spazio economico europeo ai servizi di trasporto marittimo³ e le Linee direttrici sull'applicazione dell'articolo 81 del Trattato CE ai servizi di trasporto marittimo⁴ individuano alcuni criteri utili per la definizione dei mercati rilevanti nel settore del trasporto marittimo non di linea, quali ad esempio (i) la tipologia delle merci trasportate, (ii) il tipo di nave, (iii) la grandezza delle navi, espressa in termini di capacità, e (iv) il tipo di contratto che lega la società di trasporto al cliente.

7. La tipologia di merci trasportate è variabile e dipende dalle esigenze del cliente. Merci come carbone, minerali e cascami per la metallurgia, sali e minerali non ferrosi, prodotti metallurgici, granaglie, e concimi, nel complesso definite come "rinfuse secche", possono essere trasportate da navi (c.d. navi *dry*) che offrono genericamente capacità di trasporto merci, indipendentemente dalla tipologia di merce. Le navi *dry*, infatti, sono fungibili e possono essere adattate al trasporto di un particolare tipo di merci a costi trascurabili e a breve termine. Per quanto riguarda le cd. "rinfuse liquide" (i.e. prodotti petroliferi, agenti chimici e oli vegetali), il trasporto deve essere invece effettuato da navi appositamente predisposte a tal scopo, i cd. *tanker*. Pertanto, è innanzitutto possibile distinguere tra (i) mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse secche" e (ii) mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse liquide".

8. Per quanto riguarda la capacità delle navi, in passato, la Commissione Europea⁵ ha valutato la possibilità di definire mercati rilevanti separati in base a diversi *range* di capacità delle navi, in quanto navi di piccola capacità (i.e. inferiore a 10.000 DWT) potrebbero non essere sostituibili rispetto a navi di grande capacità (i.e. superiore a 60.000 DWT) per caratteristiche ed uso⁶. Nel caso di specie, non appare necessario segmentare in maniera più ristretta il perimetro merceologico del mercato rilevante, dal momento che l'esito della valutazione della presente operazione non cambierebbe qualunque fosse la definizione adottata.

9. Per quanto riguarda il tipo di contratto che lega la società di trasporto al cliente, sia per il mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse secche" sia per quello del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse liquide" le Parti riportano che i contratti di trasporto sono liberamente negoziati e generalmente afferiscono a due tipologie, ossia contratti annuali/pluriennali o contratti *spot*. In quanto negoziati conformemente alle condizioni della domanda e dell'offerta, i prezzi dei servizi sotto le due tipologie di contratto sono correlati, ed i clienti possono scegliere quale tipo di contratto sottoscrivere in base alle condizioni vigenti. Come anche sottolineato dalla Commissione Europea⁷, è dunque ragionevole assumere che vi sia sostituibilità lato domanda tra i vari tipi di contratto.

10. In virtù di quanto esposto sopra, i mercati coinvolti dall'Operazione possono essere distinti in: (i) mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse secche" e (ii) mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse liquide".

11. Con riferimento alla definizione geografica dei mercati sopra menzionati, nella sua prassi decisionale l'Autorità⁸ ha evidenziato che, poiché i mercati non concernono il trasporto di linea e la clientela si rivolge indifferentemente ad uno degli operatori attivi, quale che sia la tratta da servire, non è possibile identificare un determinato fascio di rotte che costituisca l'ambito geografico rilevante. In due precedenti⁹, l'Autorità ha pertanto esteso il perimetro geografico al complesso delle rotte internazionali che hanno per origine o destinazione i porti italiani, ma solo dal momento che le

² [Cfr. provvedimento n. 2813 del 16 febbraio 1995, C1935 - Coeclerici Holding / Sidermar di navigazione, in Bollettino n. 7/1995, e provvedimento n. 2472 del 16 novembre 1994, C1733 - Coeclerici Logistic International/Fermar, in Bollettino n. 16/1994.]

³ [GU C 35 del 9 febbraio 2012, p. 26.]

⁴ [GU C 245 del 26 settembre 2008, p. 2.]

⁵ [M.5346 - APMM / Broström, del 14 gennaio 2019.]

⁶ [Navi più piccole possono raggiungere porti dove c'è bassa domanda e porti con restrizioni sul pescaggio, e consentono ai clienti di inviare spedizioni piccole e regolari per consegne tempestive; infatti, sono spesso utilizzate per il commercio costiero e a corto raggio. Le navi più grandi, invece, richiedono strutture di stoccaggio ma sono più efficienti dal punto di vista del consumo di carburante e dei costi (in termini di costo di trasporto per tonnellata di prodotto, in quanto il carico di una grande quantità di merci produce economie di scala): per questo vengono spesso impiegate per il commercio a lungo raggio.]

⁷ [M.5346 - APMM / Broström, cit..]

⁸ [Cfr. provvedimento n. 2813 del 16 febbraio 1995, C1935 - Coeclerici Holding / Sidermar di Navigazione, cit. e provvedimento n. 2472 del 16 novembre 1994, C1733 - Coeclerici Logistic International/Fermar, cit..]

⁹ [Ibidem.]

navi utilizzate dalle imprese interessate erano principalmente destinate ai traffici internazionali ed intercontinentali di merci da e per i porti italiani.

12. Nel caso di specie, non è possibile affermare che le navi della flotta delle Parti operino principalmente su rotte con origine o destinazione porti italiani. Secondo i dati forniti dalle Parti sulle tratte effettuate dalle navi dei due gruppi durante il 2022, emerge infatti che solo il [1-5%] delle tratte delle navi *dry* e il [10-15%] delle tratte delle navi *tanker* hanno avuto come origine o destinazione porti italiani. In merito a una possibile estensione del perimetro geografico al complesso delle rotte internazionali che hanno per origine o destinazione i porti del bacino del Mar Mediterraneo, le analisi dei dati forniti dalle Parti hanno evidenziato che solo il [5-10%] delle tratte delle navi *dry* e il [20-25] delle tratte delle navi *tanker* hanno avuto come origine o destinazione porti del bacino del Mar Mediterraneo.

13. Pertanto, come anche ritenuto dalle Parti, il perimetro geografico rilevante per il mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse secche" e per il mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse liquide" deve intendersi esteso al complesso delle rotte internazionali.

IV.2. Effetti dell'Operazione sui mercati interessati

14. Dal punto di vista orizzontale l'Operazione non appare idonea a generare effetti anticoncorrenziali. Infatti, secondo i dati forniti la quota di mercato congiunta delle Parti, riferita al 2022 e calcolata sui volumi trasportati, risulta inferiore all'1% sia nel mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse secche" sia per il mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse liquide". In questi mercati sono attivi, peraltro, numerosi operatori¹⁰ che detengono e/o gestiscono flotte più ampie di quelle delle Parti: secondo quanto riferito dalle Parti, nel mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse secche" i primi quindici operatori operano tra le settantanove e le trecentotrenta navi ciascuno, mentre nel mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse liquide", i primi quindici operatori operano tra le settantasei e le centosettantasette navi ciascuno.

15. L'Operazione non appare idonea a generare effetti anticoncorrenziali nemmeno dal punto di vista verticale. Il Gruppo Premuda, infatti, fornisce al Gruppo Finav servizi di natura amministrativa (quali la tenuta contabile), di gestione commerciale (quale il reperimento di impegni, equiparabile all'attività dei *broker*) e di gestione tecnica (quale la manutenzione nei porti di scalo). Servizi simili sono offerti da numerosi altri operatori e non possono qualificarsi come *input* rilevante per i mercati *downstream* del trasporto marittimo non di linea di merci; inoltre, il fatturato generato dal Gruppo Premuda tramite la fornitura di tali servizi non è significativo¹¹ e, in ogni caso, l'Operazione si tradurrebbe in una mera internalizzazione di tale rapporto di fornitura, con effetti benefici in ragione dell'eliminazione della doppia marginalizzazione.

RITENUTO, pertanto, che l'Operazione in esame non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, alle imprese interessate e al Ministro delle Imprese e del Made in Italy.

Il presente provvedimento sarà pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli

¹⁰ [A titolo di esempio: China COSCO Shipping, Nippon Yusen Kaisha, Wisdom Marine Group, China Dev Bank (CDB) e Star Bulk Carriers nel mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse secche"; China COSCO Shipping, China Merchants, Mitsui OSK Lines, BW Group e Scorpio Group nel mercato del trasporto marittimo non di linea di merci costituite da "rinfuse liquide".]

¹¹ [Complessivamente circa [1-5] milioni di euro.]