

## **C12518 - SAS SHIPPING AGENCIES SERVICES/RIMORCHIATORI MEDITERRANEI**

Provvedimento n. 30475

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 gennaio 2023;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione di SAS Shipping Agencies Services S.à r.l., pervenuta in data 16 gennaio 2023;

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. LE PARTI**

**1.** SAS Shipping Agencies Services S.à r.l. (di seguito "SAS") è una società *holding* di diritto lussemburghese, appartenente al Gruppo MSC. Il gruppo MSC è attivo nell'offerta di servizi di trasporto marittimo di linea e di logistica per le merci in *container*, nel comparto dei servizi di movimentazione portuale delle merci in *container* e altre operazioni terminali, nei servizi di crociera e di trasporto marittimo dei passeggeri, nonché, in misura marginale, nei servizi di rimorchio portuale.

Il gruppo MSC detiene inoltre una partecipazione del 49% nella società Ignazio Messina & C. S.p.A. che opera in Italia nel trasporto di merci con navi *Roll on - Roll off* (c.d. "Ro - Ro")<sup>1</sup>, oltre che nel trasporto di merci di linea a mezzo *container* sulle rotte da e per l'Italia<sup>2</sup>.

Il gruppo MSC ha realizzato nel 2021 in Italia un fatturato di circa [2-3]\* miliardi di euro.

**2.** Rimorchiatori Mediterranei S.p.A. (di seguito "RM") è una società a capo di un gruppo attivo nella fornitura di servizi di rimorchio portuale (c.d. "rimorchio-manovra") in Italia e all'estero, nonché, in modo residuale, nella prestazione di servizi di rimorchio-trasporto, assistenza e soccorso, servizi *off-port* e servizi ecologici, quali il servizio di recupero e antinquinamento.

RM è controllata congiuntamente da Rimorchiatori Riuniti S.p.A. (di seguito "RR") e, tramite Riviera S.à r.l, da DWS Alternatives Global Limited<sup>3</sup>; quest'ultima è l'unico gestore dei fondi Pan-European Infrastructure II (di seguito "PEIF II"), soli proprietari di Riviera<sup>4</sup>.

Nel corso del 2021, il fatturato complessivo a livello mondiale realizzato da RM è stato pari a circa [100-511] milioni di euro, provenienti prevalentemente da servizi forniti in Europa e per oltre l'80% in Italia.

### **II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE**

**3.** L'Operazione consiste nell'acquisizione del controllo esclusivo di RM da parte di SAS.

Tale acquisizione si realizzerà attraverso l'acquisto del 100% delle quote di capitale attualmente detenute da RR e Riviera [omissis].

**4.** Gli accordi tra le Parti prevedono altresì [omissis].

Secondo le Parti, tali previsioni sono strettamente funzionali a garantire il pieno uso delle attività cedute, a beneficio dell'acquirente.

### **III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE**

**5.** L'Operazione notificata, in quanto comporta l'acquisto del controllo esclusivo di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990.

**6.** 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,

---

<sup>1</sup> [Le navi *Roll-on/Roll-off* (dette anche *RORO* o *ro-ro*) sono progettate per trasportare carichi su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari e caratterizzate da scivoli che consentono ai carichi su ruote di salire (*roll on*) o scendere (*roll off*) dall'imbarcazione quando è in porto. ]

<sup>2</sup> [Cfr. provvedimento n. 27917 del 25 settembre 2019, C12255 - *Marinvest - Gruppo Messina/Ignazio Messina & C. - Ro - Ro Italia.* ]

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

<sup>3</sup> [DWS Alternatives Global Limited (di seguito DWS) è una società del gruppo Deutsche Bank che gestisce patrimoni e offre investimenti di varie tipologie.]

<sup>4</sup> [Cfr. provvedimento n. 26873 del 29 novembre 2017, caso C12132 - *Deutsche Alternative Asset Management - Rimorchiatori Riuniti/Rimorchiatori Mediterranei.* ]

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 517 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 31 milioni di euro.

**7.** Le suddette previsioni relative ai marchi appaiono restrizioni accessorie all'operazione di concentrazione comunicata.

#### **IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE**

##### ***I mercati interessati***

**8.** La presente Operazione interessa, dal punto di vista orizzontale, il mercato del servizio di rimorchio portuale, principale campo di attività della società acquisita RM.

Per quanto riguarda gli ulteriori servizi svolti (servizi antincendio e antiinquinamento, assistenza *off-port* nei confronti piattaforme petrolifere, attività di smaltimento rifiuti e acque di sentina, servizi di salvaguardia e tutela dell'ambiente), essi hanno complessivamente un peso inferiore al 10% sul fatturato di RM e non danno luogo a sovrapposizioni con l'attività del gruppo MSC né a relazioni verticali degne di nota.

In considerazione del fatto che l'acquirente fa parte del gruppo MSC, tra i principali operatori mondiali del trasporto marittimo di *container* e del settore crocieristico, risultano interessati dall'Operazione, dal punto di vista verticale, (i) il servizio di trasporto marittimo di linea di merci a mezzo *container* e (ii) il servizio di crociere.

##### *(i) Servizio di rimorchio portuale*

**9.** Il servizio di rimorchio portuale consiste nella trazione, per mezzo di un apposito mezzo nautico (rimorchiatore), di una nave, di un galleggiante o di altro mobile, al fine di agevolare le manovre nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima. Tale servizio è in genere fornito in favore di navi di grandi dimensioni. In particolare, il servizio di rimorchio può essere fornito, a richiesta, alle navi in arrivo o in partenza dai porti per agevolare manovre che devono essere effettuate in spazi ristretti, a stretto contatto con infrastrutture portuali o con altre navi in transito o in sosta.

Il rimorchio portuale (c.d. rimorchio-manovra) si distingue dal servizio di rimorchio-trasporto di imbarcazioni in avaria, dove il rimorchiatore custodisce il bene rimorchiato e si assume il rischio del trasporto.

**10.** Il servizio di rimorchio portuale è disciplinato in maniera dettagliata da un'articolata normativa nazionale<sup>5</sup>. L'articolo 14 della legge n. 84/1994 qualifica espressamente il servizio di rimorchio quale servizio di interesse economico generale atto a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo nelle acque portuali. Conformemente, l'articolo 101 del Codice della Navigazione stabilisce che "il servizio di rimorchio nei porti e negli altri luoghi di approdo o di transito delle navi addette alla navigazione marittima non può essere esercitato senza concessione". Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con proprie circolari del 2013 e del 2019, ha dettato le Linee Guida per il rilascio delle concessioni per l'esercizio del rimorchio portuale<sup>6</sup>.

La normativa vigente attribuisce alle Autorità di sistema Portuale e alle Capitanerie l'adozione dei regolamenti che disciplinano il servizio di rimorchio portuale e ne stabilisce il contenuto. Tali regolamenti prescrivono il numero e le caratteristiche dei mezzi da adibire al servizio, il numero dei rimorchiatori di guardia e gli orari di servizio, tipologie di naviglio per le quali il servizio di rimorchio è obbligatorio, le modalità di risposta alle richieste di intervento dell'utenza. L'atto di concessione dovrà indicare l'organizzazione base del servizio, ivi inclusi numero e caratteristiche dei mezzi, i limiti (anche di tonnellaggio) entro i quali il servizio può essere esercitato e le condizioni del servizio (ivi inclusi i casi in cui il servizio è obbligatorio).

Le Linee Guida stabiliscono che l'affidamento del servizio di rimorchio portuale ad un unico soggetto costituisce la soluzione più efficiente, posto che gli standard di servizio sono stabiliti dalle autorità portuali competenti, che la domanda è sostanzialmente indipendente dalle decisioni del fornitore del servizio e che gran parte dei costi è fissa (naviglio, attrezzature, personale adibito ai mezzi). La selezione del concessionario avviene mediante gara, in modo da assicurare la concorrenza per il mercato<sup>7</sup>. La durata della concessione è di norma pari a 15 anni.

Le tariffe del servizio di rimorchio portuale sono determinate dalle autorità portuali competenti (articolo 101 Codice della Navigazione) sulla base dei criteri stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture (articolo 14, legge n. 84/1994). I criteri attualmente vigenti sono contenuti nelle citate Linee Guida del 2019.

Va infine rilevato che il mancato rispetto delle tariffe fissate dalle autorità portuali competenti comporta, ai sensi dell'articolo 1173 del Codice della Navigazione, l'applicazione di sanzioni pecuniarie nei confronti del prestatore del servizio di rimorchio portuale. Più in generale, il mancato rispetto degli obblighi stabiliti dalla concessione (tra cui il

<sup>5</sup> [In particolare, la legge n. 84 del 20 gennaio 1994, gli artt. 101, 102 e 107 del Codice della Navigazione e le Linee Guida ministeriali.]

<sup>6</sup> [Circolare n. 11 del 19 marzo 2019, recante "Linee guida per il rilascio delle concessioni per l'esercizio del rimorchio portuale", del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (oggi Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili) che ha sostituito la precedente circolare del 2013.]

<sup>7</sup> [L'Autorità era intervenuta più volte sul punto. Cfr. segnalazioni n. AS905 Servizi tecnico-nautici e determinazione delle relative tariffe nei porti italiani del 14 dicembre 2011; n. AS988 Regolamentazione del servizio tecnico-nautico di pilotaggio nello stretto e nel porto di Messina del 28 settembre 2012; n. AS1550 Concessioni e criticità concorrenziali del 20 dicembre 2018; n. AS990 Servizio di rimorchio ed assistenza navale nel porto e nella rada di Milazzo dell'8 novembre 2012.]

rispetto delle tariffe stabilite e del regolamento di servizio) può implicare la decadenza dalla concessione (articolo 18, legge 84/1994).

**11.** La normativa nazionale appare coerente con le previsioni comunitarie in materia<sup>8</sup>.

L'articolo 7 del Regolamento (UE) 2017/352 riconosce agli Stati membri la possibilità di imporre obblighi di servizio pubblico ai prestatori di servizi portuali; il diritto di imporre tali obblighi può essere concesso all'ente di gestione del porto o all'autorità competente. Gli obblighi di servizio pubblico devono garantire parità di accesso a tutti gli operatori. L'articolo 6 del medesimo regolamento prevede la possibilità di limitare il numero di prestatori dei servizi portuali qualora ricorrano una o più delle condizioni ivi elencate, tra le quali l'eccessiva onerosità dell'esecuzione degli obblighi di servizio pubblico in assenza di tale limitazione; l'esigenza di garantire la sicurezza o la sostenibilità ambientale delle operazioni portuali; le caratteristiche dell'infrastruttura o la natura del traffico portuali, qualora impediscano che più prestatori di servizi operino nel porto.

**12.** Il servizio di rimorchio portuale può essere considerato un mercato distinto dal punto di vista merceologico. Nella prassi comunitaria<sup>9</sup> e nazionale una esatta definizione del mercato rilevante è stata tuttavia lasciata aperta, in particolare con riferimento alla possibilità che tale servizio rientri nel più ampio mercato dei servizi tecnico-nautici<sup>10</sup>.

**13.** L'estensione geografica del mercato può essere circoscritta al singolo porto su cui insiste la concessione, in coerenza con il quadro giuridico sopra descritto e la prassi comunitaria<sup>11</sup>.

*(ii) Servizio di trasporto marittimo di linea a mezzo container*

**14.** Per prassi consolidata della Commissione e dell'Autorità, il trasporto marittimo di linea a mezzo *container* costituisce un mercato del prodotto distinto sia rispetto al trasporto marittimo non di linea, in ragione della regolarità e della frequenza che lo caratterizza<sup>12</sup>, sia rispetto al trasporto marittimo di linea di merci alla rinfusa, a causa della diversità delle merci trasportate e delle navi impiegate<sup>13</sup>.

La prassi comunitaria distingue inoltre, all'interno del trasporto marittimo a mezzo *container*, i servizi effettuati con navi *deep-sea* (servizi oltre oceano) dai servizi a corto raggio<sup>14</sup> (*short-sea*).

**15.** Ai fini della valutazione della presente Operazione assume rilievo soltanto il mercato del servizio di trasporto marittimo di linea a mezzo *container* in navi *deep-sea*, in quanto il gruppo MSC utilizza i servizi di RM soltanto in alcuni porti dove fanno scalo le proprie navi portacontainer *deep-sea*.

**16.** L'estensione geografica del mercato del servizio di trasporto di linea di *container deep-sea* è definita, nella prassi applicativa dell'Autorità e della Commissione, in base a fasci di rotte, identificati con riferimento ai porti dai quali e verso i quali sono prestati i servizi, e che sono considerati sostituibili dall'utenza.

Considerato che l'Operazione riguarda principalmente servizi prestati in porti italiani, i fasci di rotte rilevanti appaiono quelli da e per il Mediterraneo. Ognuno di tali fasci identifica un mercato geografico distinto in ragione della elevata sostituibilità fra porti del Mediterraneo, da un lato, e quelli delle singole destinazioni finali, dall'altro<sup>15</sup>.

*(iii) Servizio di crociere*

**17.** Il gruppo MSC è attivo nel mercato delle crociere oceaniche. Secondo la prassi comunitaria, il servizio di crociere oceaniche è un mercato distinto da quello della fornitura di traghetti costieri o di crociere fluviali, nonché dal mercato della fornitura di altre vacanze (sulla terra ferma)<sup>16</sup>. Ai fini della valutazione della presente Operazione, non appare necessario segmentare ulteriormente il mercato delle crociere oceaniche.

**18.** Nella prassi comunitaria, l'estensione geografica di tale mercato è stata ritenuta nazionale, sulla base della differente presenza a livello nazionale degli operatori, della differente penetrazione di tale tipo di vacanza nei vari paesi

<sup>8</sup> [Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti.]

<sup>9</sup> [Cfr. decisione della Commissione del 10 aprile 2017, M.8330 – Maersk Line/HSDG.]

<sup>10</sup> [Cfr. AGCM, Indagine conoscitiva nel settore dei servizi portuali (IC4), in N Suppl. n. 1 al Boll. 41/97.]

<sup>11</sup> [Cfr. decisione della Commissione del 29 luglio 2005, M.3829 – MAERSK/PONL, par. 24. L'Autorità ha invece lasciato aperta l'esatta dimensione geografica del mercato del rimorchio portuale (cfr. provvedimento n.27120 dell'11 aprile 2018, C12156 - Rimorchiatori Mediterranei/Gesmar Gestioni Marittime; provvedimento n. 26873 del 29 novembre 2017, C12132 - Deutsche Alternative Asset Management – Rimorchiatori Riuniti/Rimorchiatori Mediterranei).]

<sup>12</sup> [Cfr. provvedimento n. 21971 del 22 dicembre 2010, C10853 - Merit Corporation-Yildirim Holding/CMA CGM; decisione della Commissione Europea del 15 dicembre 2017, M.8594 – Cosco Shipping/Ooil.]

<sup>13</sup> [Cfr. decisione della Commissione del 10 aprile 2017, M.8330 – Maersk Line/HSDG, e i casi ivi citati.]

<sup>14</sup> [Cfr., tra gli altri, M.8330 – Maersk Line/HSDG, para. 19.]

<sup>15</sup> [Cfr. provvedimento n. 287845 del 17 luglio 2019, C12225 – Terminal Investment Limited/CSM Italia-Gate.]

<sup>16</sup> [Cfr. decisione della Commissione del 24 luglio 2002, M.2706 - Carnival Corporation/P&O Princess; M.3071 - Carnival Corporation/P&O Princess (II); decisione della Commissione del 4 giugno 2007, case M.4600 - TUI/First Choice.]

europei, della prevalenza della prenotazione a mezzo agenzie di viaggio che operano a livello nazionale, della diversificazione su base nazionale delle strategie di *marketing* e di prezzo<sup>17</sup>.

### **Effetti dell'Operazione**

#### *(i) il mercato dei servizi di rimorchio portuale*

**19.** RM presta il servizio di rimorchio portuale attraverso società controllate, titolari delle concessioni rilasciate dall'autorità marittima competente, nei seguenti porti: Genova, Salerno, Augusta, Catania, Messina, Milazzo, Pozzallo, Siracusa, Ravenna, Ortona-Vasto-Pescara, Termoli, Ancona e Trieste. In alcuni porti sono in corso le procedure di gara per il nuovo affidamento ([*omissis*]), mentre in altri porti le concessioni scadranno nel giro di 2-4 anni circa ([*omissis*]). Nei rimanenti porti le concessioni hanno durata residua almeno decennale. Nel complesso, l'attività svolta in questi porti ha rappresentato nel 2021 oltre il 40% del valore delle vendite e del numero di servizi di rimorchio effettuati in Italia.

**20.** Il Gruppo MSC ha una presenza marginale nel mercato del rimorchio portuale in Italia, dove era presente nel solo porto di Gioia Tauro (RC) mediante la controllata Con.Tug S.r.l.. I ricavi conseguiti e il numero di servizi di rimorchio effettuati da Con.Tug S.r.l. rappresentavano nel 2021 meno del 5% del totale del mercato italiano dei servizi di rimorchio.

[*Omissis*].

**21.** Negli altri porti italiani il servizio di rimorchio portuale è offerto da una pluralità di operatori, tra cui il gruppo Moby (attivo principalmente in Sardegna), Rimorchiatori Napoletani S.r.l. (Puglia, Lazio e Campania), Fratelli Neri (Toscana), Gruppo Cafimar (Sicilia e Lazio), Gruppo Scafi (Liguria) e altri attivi in un solo porto.

**22.** L'Operazione non darà luogo ad alcuna sovrapposizione orizzontale e si risolverà nella sostituzione di un operatore con un altro nei porti dove RM attualmente offre il servizio di rimorchio portuale. Peraltro, nella maggior parte di tali porti la concessione è in corso di riaffidamento o verrà a scadenza nel giro di 2-4 anni.

L'Operazione non appare dunque idonea a sollevare preoccupazioni di natura concorrenziale sul mercato del servizio di rimorchio portuale.

#### *(ii) Effetti verticali*

**23.** Il servizio di rimorchio portuale offerto da RM può essere considerato un *input* sia dei servizi di trasporto marittimo di linea a mezzo *container* in navi *deep-sea*, sia dei servizi di crociera oceanica. Tali ultimi servizi sono offerti dal gruppo MSC ma non da RM.

**24.** Il gruppo MSC detiene quote significative nei fasci di rotte da/per il Mediterraneo nel mercato del trasporto marittimo di linea di *container* in navi *deep-sea*, comprese tra il 10% e il 48%. Le navi del gruppo fanno scalo nei seguenti porti dove RM è il concessionario del servizio di rimorchio portuale: Catania, Pozzallo, Genova, Trieste, Ravenna e Ancona.

**25.** Nel mercato italiano delle crociere oceaniche il gruppo MSC detiene una quota superiore al 60%. Le navi del gruppo MSC fanno scalo, tra gli altri, nei porti di Genova, Trieste e Ancona, dove RM esercita in monopolio il servizio di rimorchio portuale.

**26.** La prestazione dei servizi di rimorchio-manovra nei porti dove il gruppo MSC è presente è dettagliatamente regolamentata sia per quanto riguarda le modalità di prestazione del servizio, sia per quanto riguarda le tariffe praticate (che sono fissate dall'autorità portuale competente), al fine di assicurare un trattamento equo e non discriminatorio di tutti i richiedenti da parte del monopolista del servizio. Tale circostanza limita la capacità del gruppo MSC di sfruttare, con strategie escludenti, il collegamento verticale creato dalla concentrazione tra i servizi di rimorchio portuale di RM (le cui concessioni sono, comunque, per la gran parte in scadenza) e le proprie attività nel trasporto marittimo di *container* e nei servizi crocieristici.

**27.** Le considerazioni sopra esposte valgono anche per la peculiare situazione del porto di Trieste, dove il gruppo MSC ha acquisito il controllo del *terminal container* gestito da TMT<sup>18</sup>.

**28.** L'Operazione in esame non appare dunque suscettibile di produrre effetti verticali in grado di ostacolare significativamente la concorrenza effettiva.

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.

<sup>17</sup> [Cfr. *decisione della Commissione del 24 luglio 2002, M.2706 - Carnival Corporation/P&O Princess e decisione della Commissione del 24 giugno 2020, M.9778 - TUI AG / RCCL / HAPAG-LLOYD CRUISES. v. da ultimo la decisione della Commissione del 5 febbraio 2021, Case M.10082 - CPPIB / TPG / The Torstein Hagen Interest in Possession Settlement / Viking, par. 15-16.*]

<sup>18</sup> [Cfr. *C12514 - CSM Italia Gate / Trieste Marine Terminal, decisa il 31 gennaio 2023.*]

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, alle imprese interessate e al Ministero 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*