C12255 - MARINVEST-GRUPPO MESSINA/IGNAZIO MESSINA & C.-RO-RO ITALIA
Provvedimento n. 27917

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 25 settembre 2019;

SENTITO il Relatore Dottoressa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione delle società Marinvest S.r.l. e Gruppo Messina S.p.A., pervenuta il 4 settembre 2019;

VISTE le informazioni aggiuntive inviate dalle società Marinvest S.r.l. e Gruppo Messina S.p.A. pervenute in date 5 e 6 settembre 2019;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Marinvest S.r.l. (nel seguito, "Marinvest") è una società di diritto italiano soggetta al controllo (indiretto) della *holding* svizzera MSC Mediterranean Shipping Company Holding SA (di seguito "MSC"), appartenente al gruppo omonimo, attivo a livello internazionale nei settori del trasporto marittimo di passeggeri e delle crociere, del trasporto marittimo di merci, dei servizi portuali di movimentazione e della logistica.
Nell'ultimo esercizio conclusosi nel 2017, il gruppo facente capo a MSC ha realizzato un fatturato mondiale superiore ai 498 milioni di euro.

2. Gruppo Messina S.p.A. (di seguito "GM" e, insieme a MSC, le "Parti") è una *holding* operativa le cui principali attività, svolte direttamente o indirettamente attraverso società controllate, sono: (i) l'esercizio del ciclo delle operazioni di un *terminal multipurpose* nel porto di Genova – c.d. Intermodal Marine Terminal (di seguito "IMT") – e (ii) le attività di trasporto marittimo di linea – inclusi il trasporto e la logistica su terra – che GM effettua tramite la controllata Ignazio Messina & C. S.p.A.. GM presta, in misura marginale, servizi di riparazione e manutenzione di mezzi e impianti meccanici, prevalentemente nel porto di Genova e in aree limitrofe, attraverso La Meccanica Generale S.r.l. ("LMG").
GM ha realizzato nel 2017 un fatturato a livello mondiale pari a *[100-498*]* milioni di euro e a livello nazionale pari a *[100-498]* milioni di euro.

3. Ignazio Messina & C. S.p.A. (di seguito "IM") una compagnia marittima (all'atto dell'operazione di concentrazione di esclusiva proprietà di GM) che offre principalmente servizi di trasporto di linea che collegano il Mediterraneo all'Africa, al Medio Oriente e al Subcontinente indiano[1]. Le attività di IM nel settore dei servizi marittimi internazionali di linea includono il trasporto di (i) *container*; (ii) Ro-Ro[2]; e (iii) merci varie. Per la fornitura di tali servizi, IM utilizza una flotta composta da 10 navi (sia di proprietà che a noleggio), che includono navi container e navi cd. Ro-Ro cargo (i.e. navi capaci di trasportare contenitori, camion, merci varie, autovetture e van). IM è attiva, in misura marginale, anche nell'attività di riparazione e manutenzione di navi, nonché dei servizi di trasporto marittimo di merci rinfuse liquide.
Nel dicembre 2018 IM ha costituito la società Ro-Ro Italia S.r.l. (di seguito "Ro-Ro Italia"), che rappresenta un mero *special purpose vehicle* avviato ai fini dell'operazione di concentrazione.

IM ha realizzato nel 2017 un fatturato a livello mondiale pari a *[100-498]* milioni di euro e a livello nazionale pari a *[30-100]* milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

4. L'operazione di concentrazione comunicata consiste nell'acquisizione da parte di Marinvest del controllo congiunto sulle società IM e Ro-Ro Italia per mezzo dell'acquisto di partecipazioni pari, rispettivamente, al 49% e 52% del capitale sociale di dette società.

---

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

1 *[IM non fornisce servizi di trasporto da/per il Nord Europa se non quelli da/per la costa nord del Portogallo, che – per ragioni meramente statistiche – ricadono nell'area del Nord Europa.]*

2 *[Acronimo derivato dal termine inglese "Roll-on Roll-off", che descrive le operazioni di carico e scarico delle c.d. merci rotabili, trasportate tramite veicoli gommati, e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli dotati di ruote in modo autonomo e senza ausilio di mezzi meccanici esterni, quali, ad esempio, gru.]*

5. In particolare, l'operazione si articola in tre fasi interdipendenti[3]:

a) il conferimento in IM, da parte di GM, della totalità delle sue attività, ivi inclusa l'attività terminalistica;

b) la sottoscrizione da parte di Marinvest di un aumento di capitale riservato, all'esito del quale quest'ultima arriverà a detenere il 49% delle azioni di IM e il controllo congiunto su detta società con GM;

c) la sottoscrizione da parte di Marinvest e GM di un aumento di capitale della società Ro-Ro Italia, in esito al quale le due società deterranno, rispettivamente, una partecipazione del 52% e del 48% del capitale sociale di Ro-Ro Italia, che conferirà loro il controllo congiunto della società. Successivamente, Ro-Ro Italia acquisterà da IM 4 navi ([*omissis*]), nonché i prestiti navali collegati al loro acquisto.

6. Il controllo congiunto di MSC e GM su IM e Ro-Ro Italia sarà regolato da patti parasociali.

Per quanto riguarda IM: *i)* i membri del Consiglio di Amministrazione (di seguito "CdA") saranno designati dalle due società in numero eguale, senza che sia previsto alcun *casting vote*. Il CdA prenderà le proprie decisioni conformemente alle disposizioni di legge in materia e, pertanto, a maggioranza assoluta dei membri presenti. Inoltre, per l'approvazione di alcune decisioni strategiche, sarà necessario che sia i membri nominati da IM sia i membri nominati da Marinvest votino a favore; *ii)* l'amministratore delegato della società sarà designato da GM previa consultazione con Marinvest, e gestirà la società in accordo con il piano industriale e con il *budget* approvati dagli amministratori designati da entrambe le Parti. Inoltre, i poteri ad esso delegati potranno essere modificati solo con l'approvazione di GM e Marinvest; *iii)* in situazioni di stallo non è previsto un voto determinante di nessuna delle Parti e, sebbene GM potrà esercitare un'opzione *call* in relazione a determinate decisioni strategiche, tale previsione non è suscettibile di escludere il controllo congiunto su IM.

Con riferimento a Ro-Ro Italia: *i)* il consiglio di amministrazione sarà composto da un numero pari di membri nominati, uno ciascuno, da GM e Marinvest; *ii)* le delibere aventi ad oggetto decisioni strategiche richiederanno, per la loro approvazione, il voto favorevole sia di GM che di Marinvest o degli amministratori designati da entrambe le parti notificanti; *iii)* in situazioni di stallo non è previsto un voto determinante di nessuna delle Parti.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

7. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo congiunto di imprese, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera *b*), della legge n. 287/90.

8. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90 non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge[4], in quanto il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, dall'insieme delle imprese interessate dall'operazione è stato superiore a 498 milioni di euro e il fatturato realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dalle imprese oggetto di acquisizione è stato superiore a 30 milioni di euro.

IV. I MERCATI RILEVANTI

9. In ragione delle attività svolte dalle società Marinvest e GM, la concentrazione in oggetto interessa il settore del trasporto marittimo di merci.

10. In particolare, GM gestisce navi portacontainer e navi Ro-Ro *cargo*, queste ultime progettate per trasportare una combinazione di merci di diverso tipo. Ciascuna nave Ro-Ro cargo, infatti, può ospitare materiale rotabile/auto, *container* (prevalentemente in coperta, ma anche in stiva) e un'ampia gamma di merci varie (*general cargo* o *breakbulk*). Tali navi consentono alla società di competere su diversi mercati del prodotto (i.e., trasporto marittimo di linea a mezzo *container*, trasporto marittimo di Ro-Ro e di merci varie).

11. MSC, oltre che nel trasporto marittimo di merci in *container* - settore nel quale è uno dei principali operatori a livello mondiale -, è anche attiva marginalmente nel settore del trasporto marittimo di merci varie e, solo recentemente, ha avviato – seppure in misura molto limitata – alcuni servizi nel settore del trasporto marittimo Ro-Ro.

12. GM e MSC sono inoltre attive nel settore della movimentazione di merci a livello portuale. In particolare:

a) GM gestisce IMT – un *terminal* situato nel porto di Genova, in grado di movimentare *container*, Ro-Ro e merci varie – e fornisce, esclusivamente in Italia, servizi di movimentazione di *container* via terra, prevalentemente offerti ad integrazione della propria attività di trasporto marittimo di merci in *container*;

b) MSC gestisce diversi *terminal* portuali di movimentazione di merci ubicati in porti del Mediterraneo e fornisce altresì servizi di movimentazione di *container* via terra in alcuni paesi europei, mentre in Italia, fino alla fine del 2018, essa ha fornito servizi *inland* esclusivamente ai propri clienti che ne facessero richiesta, avvalendosi delle prestazioni fornite da soggetti terzi.

---

[3] *[In considerazione della natura unitaria di tali tre fasi dell'operazione, esse costituiscono una unica operazione di concentrazione. Cfr. la Comunicazione consolidata della Commissione Europea sui criteri di competenza giurisdizionale a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (2008/C 95/01) § 36.]*

[4] *[Così come modificato dall'articolo 5-bis, comma 2, lettera c), del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27 e dalla Delibera dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato n. 27591 del 20 marzo 2019.]*

13. GM e MSC forniscono infine alcuni servizi collegati ai servizi principali di trasporto e movimentazione portuale di *container* che non saranno tuttavia considerati ai fini della valutazione della operazione di concentrazione, in ragione della loro rilevanza meramente residuale rispetto al *business* svolto dalle Parti. Si tratta, in particolare:

a) delle attività svolte da IM nell'ambito della riparazione e manutenzione di navi, nonché dei servizi di trasporto marittimo di rinfuse liquide che, oltre ad avere un'incidenza del tutto trascurabile sul volume di affari di GM, non danno luogo ad alcuna sovrapposizione orizzontale di rilievo con le attività di MSC;

b) dei servizi di riparazione e manutenzione di mezzi e impianti meccanici svolti da LMG (società soggetta al controllo di GM), prevalentemente nel porto di Genova e in aree limitrofe, aventi carattere residuale rispetto al *business* complessivamente gestito da GM;

c) di alcuni servizi accessori (riparazione e manutenzione di *container* e attività di magazzinaggio) svolti da MSC[5].

14. L'operazione notificata interessa, pertanto, i seguenti mercati del prodotto:

a) servizi di trasporto marittimo di linea a mezzo *container*;

b) servizi di trasporto marittimo Ro-Ro;

c) servizi di trasporto marittimo di merci varie (*general cargo* o *breakbulk*);

d) servizi di movimentazione di *container* via terra (*inland transportation*);

e) servizi di movimentazione portuale di merci.

a) Servizi di trasporto marittimo di linea a mezzo container

15. Il trasporto marittimo di linea a mezzo *container* consiste nella fornitura, regolare e in base ad un calendario prestabilito, di servizi di trasporto di merci tramite *container*. I clienti di tali servizi possono suddividersi in due categorie principali: gli spedizionieri – che organizzano il trasporto di merci per conto dei propri clienti, in base alle loro esigenze, in qualità di intermediari o agenti di nolo – e i clienti diretti – di regola, grandi produttori o distributori di beni.

Per prassi consolidata dell'Autorità e della Commissione Europea, il trasporto marittimo di linea a mezzo *container* costituisce un mercato del prodotto distinto da quello del trasporto marittimo non di linea (trasporto volandiero, trasporti speciali) in considerazione della regolarità e della frequenza del servizio[6]. Poiché le Parti non operano in tale mercato, i servizi di trasporto marittimo non di linea non formeranno oggetto di ulteriore analisi.

16. Nel settore del trasporto marittimo di merci tramite *container*, le compagnie di navigazione forniscono i loro servizi individualmente con le proprie navi (di proprietà o noleggiate) o attraverso accordi di cooperazione con altre compagnie di navigazione. Gli accordi di cooperazione possono consistere in "accordi di noleggio di *slot*" (*slot charter agreements* - SCA), consorzi (*consortia*, chiamati anche accordi di condivisione di navi, *vessel sharing agreements* - VSA) e alleanze.

Nell'ambito di un "accordo di noleggio di *slot*", una compagnia di navigazione ("noleggiatore") "noleggia" un numero predeterminato di spazi (*slot*) per container su una nave di un'altra compagnia di navigazione in cambio di denaro o di *slot* sulle proprie navi (c.d. *slot-exchange*). Gli accordi di noleggio di slot non implicano di norma un processo decisionale comune in materia di *marketing*, scali, orari o uso degli stessi terminal portuali.

I "consorzi" sono accordi operativi tra compagnie marittime concorrenti stabiliti su singole o più attività commerciali per la fornitura di un servizio comune. In un consorzio, i membri si accordano congiuntamente circa la capacità che verrà offerta dal servizio, il programma di partenze e gli scali. Generalmente, ciascuna parte fornisce le navi per la gestione del servizio comune e in cambio riceve un numero di *slot* per *container* su tutte le navi nel servizio in base alla capacità totale della nave conferita. L'assegnazione di *slot* per *container* è di solito predeterminata e le compagnie di navigazione non vengono risarcite se non utilizzano gli *slot* a loro attribuiti. I costi per la gestione del servizio sono generalmente a carico dei fornitori di navi singolarmente, in modo tale che non vi sia alcuna condivisione dei costi tra i partecipanti a un consorzio.

Le "alleanze" sono sostanzialmente accordi di condivisione delle navi che coprono più fasci di rotte in luogo di un solo fascio.

17. Nella sua prassi decisionale, la Commissione Europea ha altresì considerato la possibilità che il trasporto di *container* refrigerati (c.d. *reefer container*) possa costituire un mercato del prodotto separato da quello del trasporto marittimo di *container*. Tuttavia, nel caso di specie il trasporto di *reefer container* non sarà analizzato come un mercato rilevante a se stante. Ciò tenuto conto del fatto:

(i) che GM trasporta *container* refrigerati solo in relazione ad alcune rotte (ed in maniera del tutto marginale);

(ii) che, in ogni caso, la condizione richiesta dalla Commissione Europea per individuare un mercato dei contenitori *reefer* distinto dal mercato del trasporto marittimo di linea di merci a mezzo *container* – e cioè che il trasporto di *reefer* container abbia una quota superiore al 10% del totale dei *container* trasportati - non si verifica sulla quasi totalità delle rotte interessate dall'operazione[7].

---

[5] *[I ricavi generati attraverso i servizi accessori di riparazione e manutenzione di container e attività di magazzinaggio rappresentano circa il [omissis] % del fatturato del gruppo MSC.]*

[6] *[Cfr. il provvedimento AGCM n. 21971 del 22 dicembre 2010, C10853 - Merit Corporation-Yildirirn Holding/CMA CGM; si veda altresì la decisione della Commissione Europea del 15 dicembre 2017, caso COMP/M.8594 - Cosco Shipping/Ooil.]*

[7] *[V. M.7268 – CSAV/HGV/Kühne Maritime/Hapag-Lloyd; M.3829 - Maersk/PONL; Case M.7908 - CMA CGM / NOL.]*

18. L'attività di trasporto marittimo di linea di merci a mezzo *container* presenta inoltre uno scarso grado di sostituibilità con l'attività di trasporto marittimo di linea di merci alla rinfusa per il fatto che la tipologia di merce trasportata è di norma diversa così come diverse sono le navi utilizzate a tale scopo[8]. GM opera inoltre solo marginalmente nella fornitura di servizi di trasporto marittimo alla rinfusa attraverso la società (controllata congiuntamente) Four Jolly S.pA.. Tenuto conto del fatto che quest'ultima detiene una quota di mercato stimata ben al di sotto del *[omissis*]% e MSC non opera in tale mercato, esso non sarà oggetto di ulteriori analisi.

19. Nella prassi applicativa dell'Autorità e della Commissione Europea, l'ambito geografico del mercato dei servizi di trasporto marittimo di linea a mezzo *container* è definito 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. Allo scopo di identificare porti intercambiabili, si è tradizionalmente fatto riferimento alle "zone di attrazione" (c.d. *catchment areas*) dei singoli sistemi portuali in relazione principalmente alla collocazione geografica degli stessi e alla vicinanza territoriale, alla presenza di collegamenti stradali e ai connessi costi di trasporto terrestre, alle infrastrutture presenti e al loro grado di efficienza, nonché all'esistenza di servizi di trasbordo. Inoltre, nella sua prassi più recente, la Commissione Europea ha concluso che i servizi di trasporto marittimo di linea di *container* operati su un determinato fascio di rotte sono definiti distinguendo il fascio di rotte in entrata da quello in uscita.

20. Alla luce dei criteri sopra indicati, i fasci di rotte rilevanti ai fini della valutazione della presente operazione – ossia sui quali si realizzano sovrapposizioni orizzontali tra le attività delle Parti – sono quelli operati da GM e MSC da e per il Mediterraneo, in considerazione dell'impatto che l'operazione può avere su tali fasci di rotte[9]:

a) Mediterraneo ("MED") – Africa Occidentale ("WAF") (in direzione nord e sud);
b) MED – Africa Orientale ("EAF") (in direzione nord e sud);
c) MED – Sud Africa ("SAF") (in direzione nord e sud);
d) MED – Subcontinente indiano ("ISC") (in direzione est e ovest);
e) MED – Medio Oriente ("ME") (in direzione est e ovest);
f) Nord Europa ("NE") – MED (solo in direzione sud).

21. Ciascuno di questi fasci di rotte identifica un mercato geografico distinto in ragione dell'elevata sostituibilità fra i porti del Mediterraneo, da un lato, e fra quelli delle singole destinazioni finali, dall'altro. Con particolare riferimento ai porti del Mediterraneo, tale sostituibilità è accresciuta dall'intensa attività di "*transhipment*" – ossia di trasbordo di *container* da navi che operano su rotte intercontinentali a navi che svolgono invece un servizio più breve e diretto ai porti terminali di destinazione finale delle merci (e viceversa) – che rende infatti possibile l'utilizzo di rotte diverse nell'ambito di un'ampia rete di relazioni diffuse all'interno del bacino del Mediterraneo.

Al riguardo, le Parti hanno rilevato che il nolo per i servizi di trasporto marittimo da/per il Mediterraneo verso/da le altre destinazioni sopra considerate non varia a seconda che il porto di carico/scarico della merce sia ubicato nel Mediterraneo orientale o occidentale.

22. Tale definizione dei mercati sotto il profilo geografico ha trovato conferma anche in un'indagine di mercato condotta dall'Autorità - attraverso richieste di informazioni formulate ai maggiori clienti di MSC e GM - che ha riguardato, tra l'altro, possibili segmentazioni dei mercati geografici, e segnatamente la possibilità di individuare due mercati geografici distinti per le rotte da/verso il Mediterraneo Orientale e il Mar Morto, da un lato, e per quelle da/verso il Mediterraneo Occidentale e il Nord Africa, dall'altro, sulle quali l'operazione appare presentare un impatto maggiore. La maggioranza dei rispondenti non ha infatti riscontrato differenze di rilievo tra i servizi di trasporto marittimo di *container* tali da giustificare una ulteriore segmentazione dei mercati rilevanti[10],[11].

23. Il grafico 1 di seguito presenta i volumi complessivi di *container* trasportarti nell'anno 2017 su ciascuno dei fasci di rotte individuati sopra come mercati rilevanti dell'operazione. Al riguardo si osserva come i fasci di rotte tra il Mediterraneo e l'Africa presentino volumi movimentati notevolmente inferiori rispetto a quelli tra il Mediterraneo e il Sub-continente Indiano, il Medio Oriente e il Nord Europa.

Grafico 1: volumi di container trasportati nel 2017 (TEU).

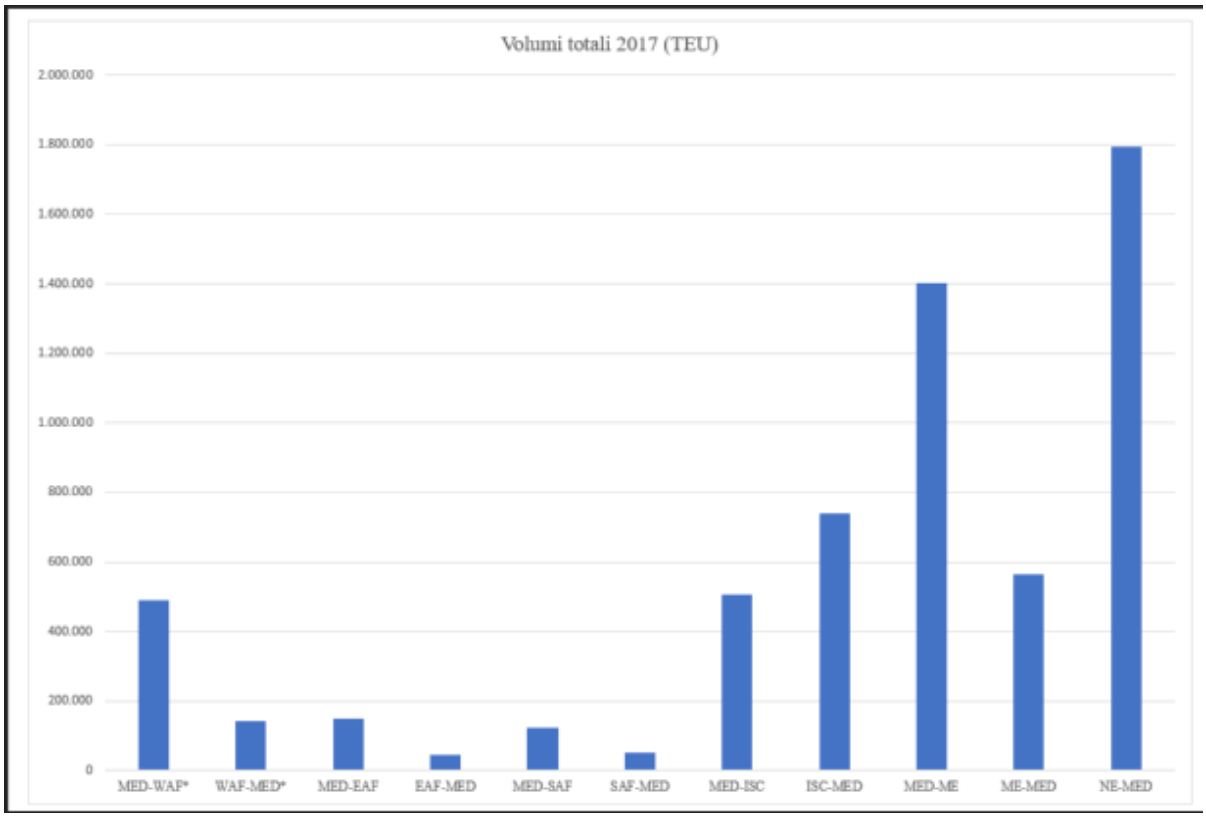
---

[8] *[Cfr. il provvedimento AGCM n. 17581 dell'8 novembre 2007, C8894 - Hamburg Sudamerikanische Dampfschifahrts-Gesellschaft/Ramo d'azienda di Costa Container Lines.]*

[9] *[Cfr. il provvedimento AGCM n. 21971 del 22 dicembre 2010, C10853 - Merit Corporation-Yildirirn Holding/CMA CGM;]*

[10] *[In particolare le rotte MED-EAF, EAF-MED, MED-SAF e SAF-MED.]*

[11] *[Tale consultazione, peraltro, a riprova probabilmente di una scarsa preoccupazione concorrenziale per l'operazione da parte dei clienti di IM e MSC, ha ottenuto un basso tasso di risposta (pari a circa un quinto dei questionari inviati). In particolare, sono pervenute solo 13 risposte a fronte di 59 questionari inviati.]*



Fonte: elaborazione AGCM su dati forniti dalle parti.

24. In relazione all'attività svolta dalle Parti, la Tabella 1 presenta le quote di mercato del trasporto marittimo di *container* sui mercati rilevanti.

Tabella 1: quote di mercato nei mercati rilevanti del trasporto marittimo di container (Volumi trasportati 2017)

Fascio di Rotte	MSC	GM	MSC+GM	Altri concorrenti
MED-WAF*	*[10-20]%*	*[0-10]%*	*[20-30]%*	*[70-80]%*
WAF-MED*	*[10-20]%*	*[0-10]%*	*[10-20]%*	*[80-90]%*
MED-EAF	*[20-30]%*	*[10-20]%*	*[30-40]%*	*[60-70]%*
EAF-MED	*[30-40]%*	*[10-20]%*	*[40-50]%*	*[50-60]%*
MED-SAF	*[40-50]%*	*[0-10]%*	*[50-60]%*	*[40-50]%*
SAF-MED	*[40-50]%*	*[0-10]%*	*[50-60]%*	*[40-50]%*
MED-ISC	*[20-30]%*	*[0-10]%*	*[20-30]%*	*[80-90]%*
ISC-MED	*[20-30]%*	*[0-10]%*	*[20-30]%*	*[70-80]%*
MED-ME	*[10-20]%*	*[0-10]%*	*[20-30]%*	*[70-80]%*
ME-MED	*[10-20]%*	*[0-10]%*	*[10-20]%*	*[80-90]%*
NE-MED	*[40-50]%*	*[0-10]%*	*[40-50]%*	*[50-60]%*

Fonte: le Parti. *Su tali fasci di rotte le Parti hanno un Vessel Sharing Agreement con la compagnia di trasporto marittimo COSCO, con una quota di mercato compresa tra l'1 e il 5%.

b) Servizi di trasporto marittimo di Ro-Ro

25. I servizi di trasporto marittimo Ro-Ro possono essere effettuati tramite navi Ro-Ro, che sono esclusivamente destinate al trasporto di carico rotabile (auto, camion, rimorchi), oppure navi Con-Ro (che comprendono le navi Ro-Ro *cargo*), che sono preposte al trasporto sia di carichi su ruote, sia di merci in *container*. Le navi Ro-Ro, a differenza

delle navi c.d. *Lift-on/Lift-off* ("Lo-Lo") che usano una gru per imbarcare o sbarcare un carico, hanno scivoli o rampe che consentono al carico di salire (*roll on*) e scendere (*roll off*) dall'imbarcazione quando è in porto. Generalmente sono dotate di più ponti garage collegati con rampe d'accesso e/o montacarichi.

26. Tali servizi, in base alla prassi della Commissione Europea, devono essere tenuti distinti, sotto il profilo merceologico, dai servizi dedicati in via esclusiva al trasporto di veicoli (nuovi o usati) destinati alla vendita, di norma effettuati mediante navi specificamente costruite per il trasporto di significativi volumi di veicoli, che percorrono rotte programmate secondo le esigenze delle case automobilistiche, garantendo a queste ultime il minimo rischio di danni[12].

27. Anche con riferimento al mercato dei servizi di trasporto marittimo Ro-Ro, l'ambito geografico del mercato è definito 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. In virtù di assenza di sovrapposizioni orizzontali tra le attività di GM (che opera il trasporto marittimo di merci Ro-Ro sui fasci di rotte in cui effettua il trasporto di linea di *container*, salvo che per le rotte MED-WAF e NE-MED, in cui è attiva solo nel trasporto di linea di merci in *container*) e MSC (che opera il trasporto marittimo di merci Ro-Ro solamente sulla rotta NE-WAF), non risulta necessario addivenire a una definizione compiuta del mercato rilevante.

c) Servizi di trasporto marittimo di merci varie (general cargo o breakbulk)

28. Il mercato dei servizi di trasporto di merci varie include ogni tipo di merce varia (i.e., beni che vanno caricati individualmente e non in *container*) ed è compatibile con tutti i tipi di nave[13],.[14].

29. L'estensione geografica del mercato dei servizi di trasporto marittimo di merci varie è solitamente definita, come negli altri casi di trasporto marittimo di merci, in base ai fasci di rotte operati dalle compagnie marittime.

30. In considerazione del fatto che sia GM che MSC operano marginalmente in tale settore e la loro attività non si sovrappone su nessuna rotta da/per il Mediterraneo, non risulta necessario addivenire a una definizione compiuta del mercato rilevante.

d) Servizi di movimentazione di container via terra (inland transportation)

31. Nel mercato dei servizi di movimentazione di *container* via terra (*inland transportation*), GM fornisce in prevalenza servizi da porto a porto (*port-to-port*) e, in misura limitata, servizi di trasporto porta-a-porta (*door-to-door*) ai propri clienti di servizi di trasporto marittimo di linea a mezzo *container* (servizi *captive*, pari a oltre il *[80-90]*% del volume totale di servizi *inland* prestati da GM, che costituiscono una componente integrativa del servizio principale "*port-to-port*").

Per ciò che concerne MSC, il gruppo, fino al 2018, non ha fornito in Italia tali servizi a soggetti diversi dai propri clienti sulle rotte via mare e ha solo di recente avviato le società Medlog Italy e Medway Italy con l'obiettivo di iniziare ad offrire servizi di trasporto via terra in Italia per conto terzi.

32. Per ciò che concerne l'estensione geografica, la prassi decisionale della Commissione considera il mercato dei servizi di movimentazione via terra di dimensione quantomeno nazionale[15].

33. Ad ogni modo, in assenza di sovrapposizioni orizzontali di rilievo tra le Parti, non appare necessario nel caso di specie adottare una definizione più precisa dell'ampiezza geografica di tale mercato, posto che ciò non muterebbe l'esito della valutazione.

e) Servizi di movimentazione portuale di merci

34. Secondo la prassi consolidata, nel settore dei servizi di movimentazione portuale di merci la definizione del mercato rilevante si basa sul tipo di traffico merci movimentate dai *terminal* portuali coinvolti, in considerazione delle differenti caratteristiche della domanda e delle specifiche attività portuali richieste per movimentare diverse tipologie di carichi (in particolare merci in *container*, alla rinfusa, Ro-Ro, merci varie). Tenuto conto delle attività delle Parti nel suddetto settore, è possibile distinguere i mercati rilevanti dei servizi di movimentazione presso i *terminal container*, Ro-Ro e merci varie.

35. In particolare:

a) GM opera solo attraverso il *terminal multipurpose* IMT di Genova, idoneo alla movimentazione di *container*, Ro-Ro e merci varie. GM non detiene partecipazioni di controllo in altre strutture terminalistiche in Italia o altrove;

b) MSC gestisce diversi *terminal* portuali nell'area del Mediterraneo[16]. In particolare, ai fini della presente operazione, rilevano le partecipazioni di controllo detenute nel *terminal container* Lorenzini & C. S.r.l. (ubicato nel

---

[12] *[Cfr. la decisione della Commissione Europea del 1° dicembre 2005, caso COMP/M.3973 - CMA CGM/DELMAS.]*

[13] *[Cfr. la decisione della Commissione Europea del 18 novembre 2008, caso COMP/M.5093 - DP World/Conti 7/Rickmers/DP World Breakbulk/JV.]*

[14] *[Cfr. la decisione della Commissione Europea del 5 giugno 2008, caso COMP/M.5066 - EUROGATE/APMM; e la decisione della Commissione Europea del 19 dicembre 1996, caso IV/M.831 - P&O/Royal Nedlloyd.]*

[15] *[Cfr. la decisione della Commissione Europea del 10 aprile 2017, M.8330 - MAERSK LINE / HSDG.]*

[16] *[Il Gruppo TIL, facente capo al Gruppo MSC ha investimenti in 40 terminal container a livello internazionale, tre dei quali si trovano in Italia e sono: i) il terminal container di Gioia Tauro; ii) il terminal container di Trieste (tramite il 50% della quote di partecipazione della società Trieste Marine Terminal S.p.A.); iii) il terminal container di nuova costruzione e non ancora operativo di Genova (tramite il*

porto di Livorno) e nel Consorzio Bettolo (titolare di una concessione per la realizzazione di un terminal container nel porto di Genova ancora in fase di costruzione).

36. La definizione del mercato geografico rilevante nelle operazioni portuali relative alla movimentazione delle merci deve tenere conto di una molteplicità di fattori che possono influenzare la scelta del porto da parte degli operatori che ricorrono a tali servizi: il luogo di destinazione/provenienza della merce, la lunghezza della tratta terrestre pre-imbarco o post-sbarco, la qualità delle infrastrutture di trasporto terrestre e dei raccordi con il porto, il prezzo complessivo del transito portuale, l'efficienza e l'affidabilità dello scalo portuale, i tempi necessari per le operazioni di scambio nei centri intermodali. L'insieme di tali fattori determina la possibilità che due o più porti possano essere considerati sostituibili fra loro.

37. In precedenti decisioni[17], sia l'Autorità sia la Commissione Europea hanno ritenuto che in linea di massima possono ritenersi sostituibili i porti che, nell'ambito dello stesso tipo di traffico merci, siano distanti tra loro dai 200 ai 300 km. Ciò significa che i porti di Genova, La Spezia, Savona/Vado e Livorno dovrebbero essere considerati parti dello stesso bacino di utenza ("*catchment area*")[18].

38. In relazione ai servizi di trasbordo (*transhipment*) dei trasporti marittimi di *container* d'alto mare, l'Autorità ha ritenuto che la dimensione geografica del mercato sia più ampia rispetto a quella di movimentazione delle merci nei porti terminali, dal momento che la scelta del porto dipende dalla sua posizione più o meno favorevole rispetto alle rotte di trasporto marittimo transoceanico. Più in dettaglio, essa ha ritenuto che il mercato geografico rilevante coincida con i porti del Mediterraneo aventi localizzazione, capacità e caratteristiche dei fondali tali da poter offrire questi servizi di *terminal container* per il *transhipment* alle compagnie di trasporto marittimo[19].

39. Per quel che attiene ai servizi di movimentazione di Ro-Ro in ambito portuale, la Commissione Europea ha ritenuto che l'ampiezza geografica del mercato relativo a tali servizi sia data dal bacino di utenza dei porti entro un certo raggio[20].

40. Analogamente, avuto riguardo ai servizi di movimentazione di merci varie, la Commissione Europea ha seguito l'approccio ispirato al bacino di utenza costituito da porti ritenuti sostituibili fra loro, lasciando comunque aperta l'esatta definizione del mercato geografico rilevante.

41. In relazione alle attività svolte dalle Parti, e alle relative sovrapposizioni orizzontali, il mercato rilevante appare riguardare i servizi di movimentazione di merci in *container* nei porti "terminali" compresi nel bacino di utenza del Porto di Genova e più in particolare:

a) il mercato dei servizi di movimentazione di merci in *container* nei porti "terminali" compresi nel bacino di utenza del porto di Genova;

b) il mercato dei servizi di movimentazione portuale di Ro-Ro nei porti compresi nel bacino di utenza del porto di Genova;

c) il mercato dei servizi di movimentazione portuale di merci varie nei porti compresi nel bacino di utenza del porto di Genova.

42. Per ciò che concerne l'ampiezza del bacino di utenza del porto di Genova si rileva che non è necessario raggiungere una conclusione definitiva sulla definizione del mercato geografico rilevante relativo ai servizi di movimentazione portuale di merci (distinti per ciascuna tipologia di merce), sia essa limitata al solo Porto di Genova, sia essa estesa anche ai porti della Liguria (La Spezia, Savona, Vado Ligure) o anche al Porto di Livorno, in quanto l'operazione di concentrazione non appare suscettibile di restringere in alcun modo la concorrenza, in virtù delle limitate sovrapposizioni tra le Parti. Infatti, qualsiasi sia l'estensione geografica considerata, le quote di mercato delle Parti non superano mai il 10% sia a livello individuale che aggregato.

100% delle quote di partecipazione della società Consorzio Bettolo). Ulteriori partecipazioni di rilievo in altri terminal container di porti del mare Mediterraneo sono: il 50% delle quote di partecipazione nel terminal container di Marport ad Ambarli (Turchia); il 70% del terminal a Asyaport (Turchia); il 100% del MSC Terminal a Valencia (Spagna).]

17 *[Si vedano i seguenti provvedimenti AGCM: prov. n. 15080 del 4 gennaio 2007, C7460 – Terminal Etruria-Enel Produzione/Compagnia Porto Civitavecchia; prov. n. 14001 del 27 gennaio 2005, C6876 – Aurelia/Terminal San Giorgio; prov. n. 16693 del 4 aprile 2007, C8391 – Aurelia/Terminal Frutta Trieste; provvedimento n. 17121 del 19 luglio 2007, C8638 – BBI Europe Holdings/Estate. Nel provvedimento relativo al caso Merit Corporation-Yildirirn Holding/CMA CGM, l'Autorità ha riaffermato la prassi decisionale della Commissione Europea, ricordando che "La dimensione geografica rilevante dei servizi di stivaggio di container è stata ritenuta dalla Commissione Europea, nella sua portata più ampia, pari a Nord Europa […] Allo stesso tempo, la Commissione Europea ha individuato una definizione meno ampia pari alle catchment area, ovvero alle zone di attrazione tra i porti che, per la collocazione geografica, sono in relazione tra loro". A livello europeo, infatti, la Commissione Europea – da ultimo, nella decisione relativa al caso Cosco Shipping/Ooil del 2018– ha costantemente affermato che il mercato geografico rilevante dei servizi di movimentazione portuale di container è essenzialmente coincidente con l'area che il terminal container è generalmente deputato a servire (catchment area), da valutare caso per caso.]*

18 *[Tuttavia, nella decisione relativa all'ex Terminal Frutta del porto di Genova, l'Autorità ha affermato che, in linea di principio, i porti (in grado di movimentare la stessa tipologia di merci) ubicati ad una distanza non superiore a 200 km possono essere considerati sostituibili, concludendo che, con riferimento a quel caso ed in ragione dei predetti criteri, il mercato geografico rilevante includesse solo i porti di Genova, Savona/Vado e La Spezia.]*

19 *[Cfr. provv. n. 27846, C12225 - TERMINAL INVESTMENT LIMITED/CSM ITALIA-GATE, in Boll. n. 31 del 5 agosto 2019.]*

20 *[Cfr. Si vedano le decisioni della Commissione Europea del 25 giugno 2013, caso COMP/M.6917 – FSI/MERIT/YILDRIM/CMA CGM (la Commissione Europea ha considerato un mercato definito dalle rotte tra l'Europa Meridionale e altre aree non-europee, come ad esempio il Maghreb) e il caso COMP/M.6305 – MDFDS/C.RO Ports/Alvsborg (nel quale i possibili mercati erano il bacino di Goteborg – nella versione più ristretta o i porti della Svezia, nella versione più ampia, lasciando l'estensione geografica del mercato aperta).]*

V. VALUTAZIONI

43. L'operazione di concentrazione comunicata consiste nell'acquisizione da parte di Marinvest del controllo congiunto sulle società IM e Ro-Ro Italia S.r.l. con GM.

44. Alla luce di quanto precedentemente illustrato, i mercati nei quali si registra una sovrapposizione orizzontale tra le attività delle Parti sono quelli del trasporto marittimo di merci in *container*. Non vi sono invece sovrapposizioni orizzontali tra le Parti negli altri mercati interessati dall'operazione in esame, con la sola eccezione della movimentazione portuale di merci in *terminal* portuali ove si consideri una definizione geografica del mercato particolarmente ampia (cfr. *infra*).

45. Per ciò che concerne il mercato rilevante dei servizi di trasporto marittimo di *container*, si rileva, in primo luogo, che in tutti i fasci di rotte interessati, la quota di mercato aggregata delle Parti è compresa tra il 15% e il 25%, ad eccezione del fascio di rotte che collega il Nord Europa al Mediterraneo e dei fasci di rotte che collegano, in ambo le direzioni, il bacino del Mediterraneo con, rispettivamente, le coste dell'Africa orientale ("EAF") e del Sud Africa ("SAF").

46. Per quanto riguarda il fascio di rotte che collega il Nord Europa al Mediterraneo, sebbene la quota di mercato delle Parti sia pari a circa il *[40-50%]* l'incremento apportato da GM è rappresentativo di un volume irrisorio di *container* (v. Tabella 1 *supra*). Non sussiste dunque un incremento di quota direttamente attribuibile all'operazione in esame.

47. Per quanto riguarda i fasci di rotte (MED-EAF, EAF-MED), sui quali le Parti a seguito dell'operazione arrivano a detenere rispettivamente il *[30-40%]* e il *[40-50%]*, va in primo luogo sottolineato che si tratta di collegamenti sui quali i volumi trasportati risultano particolarmente contenuti (v. grafico 1 *supra*).

Si rileva inoltre come la presenza del Gruppo Maersk (con quote di mercato rispettivamente pari a *[40-50%]* sul fascio di MED EAF e del *[30-40%]* sul fascio EAF-MED) e di CMA CGM (rispettivamente *[10-20%]* e *[10-20%]*) e di Hapag Lloyd/UASC ([*0-10%]* sul fascio EAF-MED), in assenza di accordi di cooperazione tra i suddetti operatori e le Parti su tali fasci di rotte, appare in grado garantire un consistente livello di concorrenza anche dopo l'operazione di concentrazione, in virtù della rilevanza degli operatori presenti – primarie compagnie di navigazione – e di una quota di mercato "libera" che nel complesso supera, rispettivamente, il 60% e il 50%. Tale valutazione trova ampio riscontro nelle risposte fornite dai clienti delle Parti alle richieste di informazioni.

In particolare, su tale rotta, alla domanda "*after the Transaction, will there remain sufficient number of competing suppliers to prevent the combined entity from raising prices on the mentioned legs of trade*?" le società che hanno dato riscontro alla richiesta di informazioni hanno quasi tutte risposto affermativamente.

48. Quanto ai fasci di rotte MED-SAF e SAF-MED, che pure sono interessati da modesti volumi di *container* trasportati, si osserva che, a fronte di quote di mercato che raggiungono rispettivamente il *[50-60%]* e il *[50-60%]*, l'incremento della quota di MSC attribuibile all'operazione appare contenuto, in ragione dell'apporto di GM compreso, sui due fasci, tra il *[0-10%]* e il *[0-10%]*, a fronte della presenza di quest'ultima su un'unica rotta per fascio, tale da renderli un *niche player* rispetto al *global carrier* MSC. I maggiori concorrenti su tali fasci di rotte, Maersk ([*30-40%]* sul fascio di rotte MED-SAF e *[30-40%]* sul fascio di rotte SAF-MED), DAL e ONE, sono primarie compagnie di navigazione e il complesso degli operatori risulta detenere una quota di mercato aggregata superiore al 45%. Anche in questo caso, la maggioranza delle società interpellate ha indicato un livello sufficiente di concorrenza ad esito della concentrazione.

49. Si rileva infine che la consultazione dei maggiori clienti delle Parti non ha evidenziato particolari problematicità di tipo concorrenziale legate all'operazione di concentrazione né sui fasci di rotte interessati dal *market test* né in relazione all'operazione nel suo complesso. In particolare, dall'analisi delle risposte alla consultazione non sono emersi, in generale, commenti di rilievo circa l'impatto concorrenziale dell'operazione di concentrazione in oggetto o in relazione a potenziali conseguenze derivanti dall'operazione su altri mercati[21].

50. Per queste ragioni, in relazione ai mercati rilevanti dei servizi di trasporto marittimo di *container* l'operazione di concentrazione non appare sollevare criticità concorrenziali.

51. Per ciò che concerne i servizi di movimentazione di merci in *container* nei porti "terminali" compresi nel bacino di utenza del Porto di Genova, si verifica una sovrapposizione a livello orizzontale - del tutto marginale - tra le attività delle Parti limitatamente al caso in cui si consideri una *catchment area* del porto di Genova che includa anche il porto di Livorno.

52. Sotto il profilo dell'integrazione verticale tra i servizi svolti da IMT e le attività delle Parti nel settore del trasporto marittimo di merci su fasci di rotte da/verso il Mediterraneo, il carattere limitato delle quote di mercato detenute da GM non è tale da sollevare preoccupazioni di natura concorrenziale legate a potenziali effetti di esclusione dal mercato o di discriminazione ai danni di operatori attivi nella filiera.

53. In conclusione, l'operazione di concentrazione non appare alterare in maniera sostanziale il livello della concorrenza nei mercati rilevanti considerati.

---

21 *[Il testo della domanda del questionario recitava: "If you think that the Transaction is likely to have an impact on any other market and/or you have any other comments, to which you wish to draw the attention ofthe Authority in relation to the Transaction, please explain.]*

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sui mercati interessati tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, alle imprese interessate e al Ministro dello Sviluppo Economico.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Filippo Arena

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli