Provvedimento n. 6318 **(C3187)** **GF INVEST/COSTA CONTAINER LINES-CALMEDIA AGENZIA MARITTIMA**

L'AUTORITA' GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA dell'11 agosto 1998;

SENTITO il Relatore Professor Marco D'Alberti;

VISTA la legge 10 ottobre 1990 n. 287;

VISTO l'atto della società GF INVEST Spa, pervenuto in data 21 luglio 1998;

CONSIDERATO quanto segue:

1. Le parti

La società GF INVEST Spa (di seguito GF) è una finanziaria che opera nel settore della gestione e del controllo diretto o indiretto di partecipazioni azionarie.

Le società controllate da GF operano, principalmente, nei settori del commercio di prodotti ortofrutticoli e dell'armamento di navi per il trasporto di tali prodotti.

Il capitale sociale di GF è detenuto dai seguenti soci: ORSERO RAFFAELLO (con una quota di circa il 33%), ARNER FOOD Sa (con una quota di circa il 26%), ORSERO LUCIANO (con una quota di circa il 26%), ORSERO GIANNI, ORIONE ROSETTA e OTTONELLO PIERANGELO (ciascuno con una quota di circa il 5%).

Il fatturato consolidato realizzato in Italia da GF nel 1997 è stato di circa 730 miliardi di lire.

COSTA CONTAINER LINES Spa (di seguito CCL) è una società che opera nel settore del trasporto marittimo di linea, principalmente nelle rotte tra il Mediterraneo e il Centro/Sud America.

CCL è controllata da BSL, che ne detiene una quota di circa il 60% del capitale sociale; GF ne detiene circa il 40%, e una quota residuale dell'1% appartiene al signor FALSETTI EMILIO, amministratore delegato della società.

Nel 1997, CCL ha realizzato un fatturato complessivo, a livello mondiale, di circa 90 miliardi di lire, di cui circa 47 per vendite nell'Unione Europea e circa 32 per vendite in Italia.

BLUE STAR LINE Ltd. (di seguito BSL) è una società attiva nel settore dei servizi di trasporto marittimo di linea di container sulle rotte che collegano il Nord America con l'Australia e il Giappone e su quelle che collegano il Nord Europa con il Sud America.

Dal 31 marzo 1998, BSL è controllata dalla società P&O NEDLLOYD.

Nel 1997, BSL ha realizzato un fatturato complessivo, a livello mondiale, di circa 253 milioni di sterline, vale a dire circa 730 miliardi di lire.

CALMEDIA AGENZIA MARITTIMA Srl (di seguito CAM) è una società che opera nel settore della raccomandazione marittima, esclusivamente per conto di BSL, nel porto di Genova.

Il fatturato di CAM nel 1997, realizzato per intero in Italia, è stato di circa 2 miliardi di lire.

2. Descrizione dell'operazione

L'operazione in esame consiste in un accordo sottoscritto tra GF e BSL sulla base del quale la prima società acquisirà dalla seconda il 59,4% delle azioni del capitale sociale di CCL e il 59,4% delle azioni di CAM.

A seguito dell'operazione in questione GF acquisirà il controllo esclusivo di CCL e di CAM, e BSL uscirà dalla compagine sociale di codeste società.

3. Qualificazione dell'operazione

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

Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CEE n. 4064/89, così come modificato dal Regolamento CE n. 1310/97, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è superiore ai 689 miliardi di lire.

4. Valutazione della concentrazione

a) I mercati del prodotto

Sotto il profilo merceologico, i settori economici interessati dall'operazione sono quello del trasporto marittimo di linea di merci a mezzo di container e quello dei servizi di agenzia marittima.

a1) Il mercato del trasporto marittimo di linea di container

Il mercato dei servizi di trasporto di linea di merci a mezzo di container si distingue da quello dei servizi di trasporto marittimo non di linea per le partenze a cadenze regolari dai singoli porti toccati lungo la rotta; tali partenze vengono rese note in anticipo e possono discostarsi solo di qualche giorno rispetto all'intervallo di tempo prefissato tra una partenza e l'altra.

Il trasporto di linea di merci a mezzo di container presenta, inoltre, uno scarso grado di sostituibilità con il trasporto marittimo di linea di merci alla rinfusa, per il fatto che i carichi sono più piccoli e leggeri, presentano costi di inventario inferiori e sono meno esposti al rischio di furti e danneggiamenti. Il trasporto tramite container consente, inoltre, il carico contemporaneo di merci di vario tipo e di diversa provenienza. Infine, l'uso dei container facilita il trasporto multimodale.

a2) Il mercato dei servizi di agenzia marittima

I servizi di agenzia marittima consistono in attività di supporto e consulenza all'armatore nei porti di approdo, per una serie di operazioni che per la loro complessità non possono essere efficacemente svolte dal comandante della nave. In particolare, l'agente marittimo è responsabile della ricezione o consegna delle merci, delle operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri, dell'acquisizione dei noli, della conclusione di contratti di trasporto per merci e passeggeri, con rilascio dei relativi documenti.

b) I mercati geografici

b1) Il mercato del trasporto marittimo di linea di containers

Il mercato geografico interessato dall'operazione è costituito dal complesso delle rotte tra i porti mediterranei e quelli del Centro e Sud America. Data la lunghezza delle tratte che collegano il Mediterraneo al Centro e Sud America e in considerazione dell'intensa attività di *transhipment*, ossia di trasbordo di container da/a navi che operano su rotte intercontinentali a/da navi che svolgono invece un servizio più breve e diretto ai porti terminali, vi è una elevata sostituibilità tra i porti del Mediterraneo, da un lato, e tra quelli del Centro e Sud America, dall'altro. Pertanto, le fasce di rotte che collegano i porti del Mediterraneo ai porti del Centro e Sud America configurano un mercato geografico distinto.

b2) Il mercato dei servizi di agenzia marittima

Il mercato geografico dei servizi di agenzia marittima presenta dimensioni locali, circoscritte al singolo porto. Difficilmente, infatti, agenti marittimi operanti in porti diversi possono essere considerati sostituibili, in quanto le specifiche infrastrutture e le organizzazioni stabili di cui si dotano per svolgere la loro attività sono strettamente legate al porto in cui operano.

Si ritiene, pertanto, che i mercati rilevanti ai fini della valutazione dell'operazione di concentrazione siano il mercato del trasporto marittimo di linea di container lungo le rotte tra il Mediterraneo e il Centro e il Sud America, e il mercato dei servizi di agenzia marittima. Il primo ha dimensione sovranazionale, il secondo ha invece dimensione locale, nella specie coincidente con il porto di Genova.

c) Gli effetti dell'operazione

c1) Il mercato del trasporto di linea di container

GF non è presente nel mercato del trasporto di linea di container lungo le rotte comprese tra il Mediterraneo e il Centro e il Sud America, mentre CCL vi opera all'interno di un accordo di servizio *(joint service)* denominato "SEAGULL", insieme con SOCIETA' ITALIA DI NAVIGAZIONE Spa, YBARRA CGM SUD AEIE e COMPANHIA PAULISTA DE COMERCIO MARITIMO.

La quota di traffico detenuta da SEAGULL è di poco superiore al 20%, mentre CCL detiene una percentuale di slot interni di circa il 27% del totale. La sua quota di mercato risulta pertanto inferiore al 6%.

Sul mercato interessato dall'operazione sono inoltre presenti numerosi e qualificati concorrenti, tra i quali MSC, MAERSK SEALAND, SAMBALT, ZIM, NEPTUNE/CROATIA LINE, NIVER e GRANDI TRAGHETTI.

c2) Il mercato dei servizi di agenzia marittima

La società acquirente non è presente sul mercato dei servizi di agenzia marittima.

In ogni caso, la quota di CAM sul porto di Genova è stimata intorno al 3%. I servizi di raccomandazione marittima nel porto di Genova sono offerti, peraltro, da numerosi operatori concorrenti, nessuno dei quali detiene quote di mercato significative.

L'operazione di concentrazione in esame riguarda a) il mercato dei trasporti di linea di merci a mezzo container lungo le rotte tra il Mediterraneo e il Centro e il Sud America; e b) il mercato dei servizi di agenzia marittima nel porto di Genova. Su entrambi i mercati l'impresa acquirente non è presente. L'operazione in esame determina, pertanto, solo la sostituzione di un operatore con un altro, senza comportare alcun mutamento sostanziale nell'attuale struttura dei mercati rilevanti.

Alla luce delle considerazioni fin qui svolte, l'operazione di concentrazione non appare, quindi, in grado di produrre effetti pregiudizievoli per la concorrenza nei mercati rilevanti.

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 dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato.

Il presente provvedimento verrà pubblicato ai sensi di legge.

IL SEGRETARIO GENERALE
Alberto Pera

IL PRESIDENTE
Giuseppe Tesauro

* * *