

C12586 - IGNAZIO MESSINA & C/TERMINAL SAN GIORGIO

Provvedimento n. 31066

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 27 febbraio 2024;

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 propria delibera del 26 settembre 2023, con la quale, ai sensi dell'articolo 16, comma 1-bis, della legge 287/1990, è stato richiesto alle società Ignazio Messina & C. S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l. di notificare l'operazione di concentrazione che le interessa;

VISTA la propria delibera del 10 ottobre 2023, con la quale, su richiesta delle Parti, il termine per la notifica richiesta è stato prorogato al 27 novembre 2023;

VISTA la comunicazione della società Ignazio Messina & C. S.p.A., pervenuta in data 16 novembre 2023 e integrata in data 17 e 21 novembre 2023;

VISTA la richiesta di informazioni inviata, in data 6 dicembre 2023, a Ignazio Messina & C. S.p.A. con conseguente interruzione dei termini ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del D.P.R. 30 aprile 1998, n. 217;

VISTE le informazioni e la documentazione inviate in risposta alla richiesta di informazioni del 6 dicembre 2023 da Ignazio Messina & C. S.p.A. in data 24 gennaio 2024 e da Stazioni Marittime S.p.A. e da Grandi Navi Veloci S.p.A. in data 29 gennaio 2024;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue

I. LE PARTI

1. Ignazio Messina & C. S.p.A. ("IM&C") è una società operante nel trasporto marittimo di merci attraverso container e rotabili, nella gestione di un terminal *multipurpose* (Intermodal Marine Terminal - IMT, situato nel porto di Genova), nella logistica intermodale e nei servizi di riparazione e manutenzione accessori alle attività logistiche e di trasporto.

Il terminal IMT insiste su due aree differenti (cfr. fig. 1): (i) una in concessione¹ a IM&C ("Ponte Ronco" o "Molo Ronco") e (ii) un'altra in concessione² a un'ATI di cui Terminal San Giorgio S.r.l. è mandante e IM&C è mandataria ("ATI Messina-San Giorgio"); la gestione operativa di quest'ultima è attribuita a IM&C per l'area comprendente il molo Canepa, parte di Calata Bengasi e aree retrostanti oltre al riempimento dello specchio acqueo tra i moli Ronco e Canepa in via di realizzazione³ ("Compendio Ponte Canepa"). Attualmente sono a disposizione del terminal le banchine nelle aree direttamente in concessione (ponte Ronco) ed ulteriori banchine nelle aree (ponte Canepa) gestite nell'ambito dell'ATI Messina – San Giorgio⁴.

In forza di un patto parasociale, IM&C è controllata congiuntamente⁵ da Gruppo Messina S.p.A. e da Marininvest S.r.l., controllata, attraverso SAS – Shipping Agencies Services S.A., da Mediterranean Shipping Company S.A.. A seguito di interlocuzioni con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ("AdSP-MLO")⁶, nel giugno 2020 i patti parasociali esaminati nella concentrazione C/12255 sono stati modificati, con la rinuncia di Marininvest ai propri poteri di veto in IM&C con riferimento all'attività terminalistica (c.d. *Terminal Business*); ciò al dichiarato fine di "escludere il [...] controllo congiunto [di Gruppo Messina e Marininvest] sul *Terminal Business*" e attribuire agli amministratori

¹ [La concessione scadrà il 31 dicembre 2029.]

² [Cfr. atto sostitutivo di concessione demaniale Rep. n. 7006, Reg. n. 887 del 1° luglio 2011. La concessione ha durata fino al 31/12/2035. L'ATI è stata costituita nel 2009 allo scopo di partecipare alla gara per l'assegnazione della concessione sull'area denominata ex *Multipurpose* del porto di Genova, comprendente Ponte Libia, Ponte Canepa e l'area in corso di riempimento compresa tra Ponte Canepa e Ponte Ronco.]

³ [Cfr. Formulario di notifica, p. 15 e sito istituzionale di IMT (https://www.imterminal.it/index_it.html).]

⁴ [Cfr. risposta di AdSP-MLO (prot. 74971 del 18/9/2023) ad una richiesta di informazioni dell'Autorità.]

⁵ [Cfr. C12255 - Marininvest-Gruppo Messina/Ignazio Messina & C.-Ro-Ro Italia, decisa il 25/9/2019.]

⁶ [L'AdSP-MLO aveva condizionato l'autorizzazione al cambiamento del controllo del concessionario IM&C, prevista dalle concessioni relative a IMT e all'ATI Messina-San Giorgio, all'esclusione del potere di "co-controllo" (cioè, del controllo congiunto) di Marininvest sull'attività terminalistica di IM&C.]

nominati da Gruppo Messina il diritto di approvare qualsiasi risoluzione di carattere strategico riguardante il *Terminal Business*⁷.

Nel 2022 IM&C ha realizzato ricavi consolidati per oltre 512 milioni di euro, in larga misura provenienti dal trasporto marittimo. Nello stesso anno IM&C ha realizzato un fatturato di circa [100-532]^{*} milioni di euro in Italia.

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

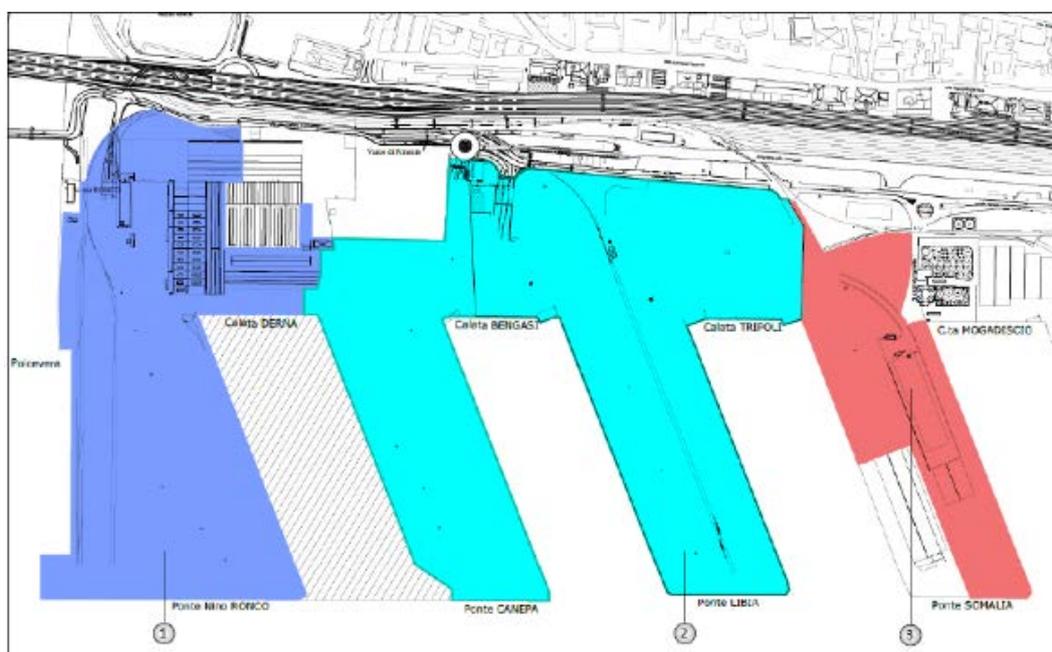
2. Terminal San Giorgio S.r.l. ("TSG") opera come impresa terminalistica "*multipurpose* conto terzi" nel porto di Genova, specializzata nella movimentazione di merci su rotabili e in misura secondaria nella movimentazione di container e rinfuse solide.

L'attività di TSG si svolge su due distinti compendi demaniali (cfr. fig. 1): (i) un'area in concessione a TSG situata su Ponte Somalia⁸ e (ii) l'area in concessione all'ATI Messina-TSG; nell'ambito dell'ATI, IM e TSG hanno concordato la gestione operativa in capo a TSG del Ponte Libia (e aree retrostanti)⁹. Attualmente sono a disposizione di TSG due banchine nelle aree direttamente in concessione (ponte Somalia) ed ulteriori due nelle aree gestite (ponte Libia) nell'ambito della concessione rilasciata all'ATI Messina-San Giorgio¹⁰.

La società è controllata da Autosped G S.p.A., a capo di un gruppo operante nella costruzione di veicoli commerciali, nel trasporto e nella logistica. Autosped è a sua volta controllata dal gruppo Gavio.

Nel 2022 ha realizzato ricavi per circa 25 milioni di euro.

Fig. 1: I terminal su cui insiste l'attività di IM&C e TSG



1: area in concessione a IM&C; 2: area in concessione all'ATI Messina-San Giorgio; 3: area in concessione a TSG

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'operazione consiste nell'acquisizione del 100% del capitale sociale di TSG da parte di IM&C.

Secondo quanto dichiarato dalle Parti¹¹, TSG rimarrà un'entità economica autonoma e i suoi rapporti con IM&C saranno regolati da un apposito accordo operativo/commerciale riguardante la gestione di aree e banchine.

4. In forza dei patti parasociali modificati nel giugno 2020, [omissis^{12,13}].

⁷ [Cfr. Section 5.4.2 dello Shareholders Agreement modificato il 29 giugno 2020 (allegato F4.2 alla notifica).]

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

⁸ [TSG è subingredita nel 2013 nella concessione relativa al compendio di Ponte Somalia a seguito dell'acquisizione per incorporazione della società Terminal Frutta Genova S.r.l., allora titolare della concessione. Una nuova concessione, di durata fino al 31.12.2033, è stata rilasciata nel 2019 (atto di concessione pluriennale Rep. 63, Reg. 12/2019 del 14 febbraio 2019).]

⁹ [Cfr. Formulario di notifica, p. 15 e risposta di AdSP-MLO (prot. 74971 del 18/9/2023) ad una richiesta di informazioni dell'Autorità]

¹⁰ [Cfr. risposta di AdSP-MLO (prot. 74971 del 18/9/2023) ad una richiesta di informazioni dell'Autorità.]

¹¹ [Risposta del 24 gennaio 2024 alla richiesta di informazioni del 6 dicembre 2023.]

¹² [omissis].

Nella Section 5.4.2 dello *Shareholders Agreement* si afferma che la previsione di una *governance* specifica ha lo scopo di escludere il controllo congiunto di Gruppo Messina e di Marinvest sul c.d. *Terminal Business*, attraverso (i) l'esclusione di diritti di veto degli amministratori designati da Marinvest sulle decisioni relative alle *Terminal Business Reserved Matters* e (ii) il conferimento agli amministratori designati da Gruppo Messina del diritto di approvare qualsiasi risoluzione sulle *Terminal Business Reserved Matters*¹⁴.

5. Si deve dunque ritenere che il *Terminal Business* ricada nel controllo esclusivo di Gruppo Messina S.p.A., [omissis].

6. Quanto al perimetro del c.d. *Terminal Business*, i patti parasociali modificati nel 2020 rimandano alla definizione contenuta nel *Framework Agreement* tra Marinvest, Gruppo Messina, IM&C e RORO Italia s.r.l. (ora fusa in IM&C), secondo la quale "*Terminal Business*" means [omissis]"¹⁵.

7. Tale definizione appare escludere dal controllo congiunto di Marinvest ogni decisione di IM&C in materia terminalistica relativa non solo all'attività sulla concessione su Molo Ronco, ma anche a quella svolta sull'intera concessione detenuta dall'ATI Messina-San Giorgio.

8. Pertanto, sulla base degli elementi allo stato a disposizione, l'operazione di acquisizione di TSG da parte di IM&C sembrerebbe comportare (i) l'acquisizione del controllo esclusivo da parte di Gruppo Messina dell'attività terminalistica svolta sull'area in concessione all'ATI Messina-San Giorgio, in precedenza soggetta al controllo congiunto di Gruppo Messina (attraverso IM&C) e TSG, (ii) l'acquisizione del controllo esclusivo, da parte di IM&C, del terminal in concessione a TSG localizzato su Ponte Somalia e di conseguenza (iii) l'acquisizione da parte di Gruppo Messina e Marinvest del controllo congiunto, attraverso IM&C, del terminal in concessione a TSG localizzato su Ponte Somalia, che appare non ricadere nel *Terminal Business* coperto dal patto parasociale di cui sopra.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

9. L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990.

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 su richiesta dell'Autorità disposto dall'articolo 16, comma 1-bis, della legge citata, 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.

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

10. L'operazione in esame riguarda l'acquisizione da parte di IM&C del controllo di TSG, società attiva esclusivamente attraverso un terminal dedicato al traffico marittimo di merci situato nel porto di Genova, che si sviluppa su due compendi regolati da distinti atti concessori – Ponte Libia, facente parte dell'ATI Messina-TSG, e Ponte Somalia - ma gestiti in modo unitario.

La tabella 1 riporta le movimentazioni di merci riconducibili a TSG e IM&C nonché la quota delle movimentazioni effettuate nell'ATI nel 2022 da TSG e da IM&C, fornite dall'AdSP-MLO.

¹³ [omissis].

¹⁴ [Omissis].

¹⁵ [Cfr. [omissis] del Framework Agreement tra Gruppo Messina, IM&C e RORO Italia S.r.l..]

Tab. 1: movimentazioni merci di TSG e IM&C, totale (2021-22) e per compendio (2022)

			Merce varia (tonn)	Rotabili (metri lineari)	Containers (TEU)	
2022	IM&C	Totale 2022	58.786	96.288	173.647	
		Compendio Ronco	[95%-100%]	[95%-100%]	[55%-70%]	
		Quota parte compendio ATI	[0%-5%]	[0%-5%]	[30%-45%]	
	TSG	Totale 2022	58.627	2.090.425	93.085	
		Compendio Somalia	[15%-25%]	[35%-45%]	[1% - 15%]	
		Quota parte compendio ATI	[75%-85%]	[55%-65%]	[85%-100%]	
ATI Messina - San Giorgio			45.966	1.201.860	148.583	
2021	IM&C	Totale 2021	13.731	97.076	189.316	
	TSG	Totale 2021	34.000	1.944.127	98.499	
	ATI Messina - San Giorgio			29.158	1.277.441	168.500

Fonte: AdSP-MLO, Traffici ed Avviamenti al lavoro dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Anni 2021 e 2022; AdSP-MLO, risposta del 18/9/23, prot. 74971

11. L'attività di TSG si concentra nell'offerta di servizi terminalistici alle navi c.d. *Roll-on/Roll-off* ("Ro-Ro") che trasportano merci su rotabili, su rotte da/per le isole maggiori, Salerno, Malta, Tunisia e Spagna.

Tali servizi sono offerti sfruttando sia le banchine presenti nella parte del compendio in concessione all'ATI che è gestito da TSG (Ponte Libia), sia quelle di Ponte Somalia. Il compendio di Ponte Somalia nel 2022 ha rappresentato circa il 40% delle movimentazioni di merci su rotabili effettuate da TSG e si può stimare che ne abbia rappresentato almeno un terzo nel 2021.

TSG ha il pieno controllo, sia dal punto di vista operativo che riguardo le condizioni praticate, sulle operazioni svolte sulla parte della concessione rilasciata all'ATI Messina-San Giorgio sotto il controllo operativo di TSG stessa (Ponte Libia) e su quelle svolte presso Ponte Somalia.

12. TSG fornisce inoltre servizi di terminal container¹⁶ e, in misura minore, servizi di terminal per merci *break bulk*, prevalentemente attraverso le banchine dell'ATI.

13. IM&C opera principalmente nel trasporto marittimo di container e rotabili. L'attività terminalistica di IMT rappresenta circa un decimo dei ricavi italiani della società¹⁷.

Come mostra la tabella 1, il terminal IMT opera principalmente nella fornitura di servizi di terminal container¹⁸ e in misura minore nella fornitura di servizi di terminal per merci rotabili e per merci *break bulk*.

14. Il gruppo MSC opera nel porto di Genova due terminali che movimentano merci in concorrenza con TSG e IM&C: (i) Stazioni Marittime S.p.A., un terminale Ro-Ro e Ro-Ro/Pax controllato da Marininvest s.r.l.; (ii) il terminal Bettolo, specializzato nel traffico container. Il gruppo opera inoltre terminal container a La Spezia e Livorno e detiene partecipazioni nelle società che controllano i terminal LTM e Porto di Livorno 2000 a Livorno.

15. La prassi comunitaria e nazionale ha individuato distinti mercati rilevanti del prodotto per i servizi di movimentazione portuale di merci dedicati a differenti tipologie di carichi (merci in *container*, materiali e liquidi sfusi, Ro-Ro, merci *break bulk*), sulla base delle differenti caratteristiche delle navi servite, delle attrezzature necessarie per la movimentazione dei carichi e dei servizi richiesti.

L'operazione comunicata riguarda quindi, dal punto di vista orizzontale, i mercati dei servizi (i) di terminal merci *break bulk*, (ii) di terminal container e (iii) di terminal merci su rotabili.

16. Poiché i servizi di terminal merci possono essere considerati un input del servizio di trasporto marittimo di merci, l'operazione riguarda, dal punto di vista verticale, i mercati a monte del trasporto di merci mediante navi portacontainer (dove operano sia IM&C, sia il gruppo MSC) e del trasporto di merci mediante navi Ro-Ro e Ro-Ro/Pax - dove il gruppo MSC opera mediante Grandi Navi Veloci S.p.A. ("GNV") e IM&C opera in misura marginale.

IV.1. mercato dei servizi di terminal merci *break bulk*

17. I servizi di terminal per merci *break bulk* consistono nel carico/scarico e nell'immagazzinaggio di merci in sacchi, scatole, barili e simili contenitori, talvolta assemblati in pallet, oppure di pezzi "fuori misura" per dimensioni e peso, spesso appoggiati su appositi basamenti (*skid*) per facilitarne la movimentazione. Essi richiedono l'impiego di apposite

¹⁶ [Le rotte container servite riguardano la Turchia, il Marocco e il Portogallo, i Caraibi e l'Africa Occidentale.]

¹⁷ [Secondo il bilancio di IM&C, IMT ha realizzato oltre 26 milioni di euro di ricavi nel 2022.]

¹⁸ [Il terminal serve principalmente le linee di IM&C da/per il Medio Oriente, l'India, la costa orientale e meridionale dell'Africa e la Tunisia, nonché le linee container di operatori terzi che trasportano merci all'interno del Mediterraneo occidentale e dal Mediterraneo Orientale al Nord-Europa.]

gru per carichi pesanti, differenziate per la tipologia di *break bulk*, scarsamente sostituibili con le attrezzature utilizzate per altre tipologie di carico.

I terminal per merci *break bulk* sono stati perciò considerati un mercato rilevante distinto da quello degli altri terminali merci.

18. Le Parti, facendo riferimento a casi riguardanti i servizi di terminal container, ritengono che l'estensione del mercato dei servizi di terminal per merci *break bulk* debba essere identificata in una *catchment area* di circa 200-300 km intorno al terminal e che quindi il mercato rilevante comprenda tutti i terminal dell'arco ligure e alto-tirrenico, da Vado Ligure a Livorno.

19. Ai fini della valutazione della presente operazione, non si ritiene tuttavia necessario definire con precisione la *catchment area* del terminal acquisito.

Infatti, anche limitando l'estensione geografica del mercato ai soli porti liguri, che distano non più di 110 km da Genova, la quota di mercato di TSG sarebbe inferiore al 5% circa e quella di IM&C e delle sue controllanti non supererebbero il 25%.

L'operazione non sarebbe quindi in grado di ostacolare in maniera sostanziale la concorrenza su questo mercato.

20. L'operazione non appare inoltre suscettibile di produrre effetti di natura verticale in questo mercato, atteso che, secondo quanto comunicato dalle Parti, Gruppo Messina è marginalmente attivo nel trasporto di merci varie, mentre MSC trasporta solo occasionalmente merci varie nelle rotte con partenza o destinazione il Mediterraneo.

IV.2. mercato dei servizi di terminal container

IV.2.1. profili orizzontali

21. Secondo la consolidata prassi nazionale e comunitaria¹⁹, all'interno del settore della movimentazione portuale di merci si distingue un mercato separato per i servizi prestati dai *terminal container*. L'effettuazione di tali servizi richiede l'impiego di attrezzature specifiche per il carico/scarico, lo stoccaggio e la movimentazione a terra dei container (sia per lo stoccaggio, sia per la preparazione alle fasi successive del trasporto). È possibile inoltre considerare un mercato separato per i servizi ausiliari di sosta a lungo termine, noleggio, riparazione e manutenzione dei container.

Nella fornitura di servizi di *terminal container* la prassi nazionale e comunitaria ha inoltre distinto: (i) i servizi per il traffico *hinterland* (o da/verso l'entroterra), che riguardano il trasferimento dei *container* dalla nave portacontainer ad altri mezzi (treno, camion, ecc.) che svolgono il trasporto nell'entroterra (e viceversa); tali servizi caratterizzano i porti c.d. *gateway*; (ii) i servizi per il traffico di trasbordo (c.d. *transshipment*), che riguardano il trasferimento dei *container* tra diverse navi d'alto mare (c.d. *relay*) oppure tra navi *deep-sea* e *short-sea* per il trasporto verso porti di dimensioni minori o con attrezzature inadatte ai portacontainer d'alto mare (c.d. *feeder*).

22. TSG si caratterizza come terminal *gateway*, come tutti i terminal container del porto di Genova, in grado di servire portacontainer di medie dimensioni²⁰, operanti su rotte oceaniche (p.es. America Centrale, Africa Occidentale) e mediterranee.

Dal punto di vista del prodotto, quindi, l'operazione riguarda il mercato dei servizi di terminal container *gateway*.

23. Per quanto riguarda la dimensione geografica di questo mercato, le Parti, sulla base della prassi comunitaria e nazionale, ritengono che l'estensione del mercato dei servizi di terminal container debba essere identificata in una *catchment area* di circa 200-300 km intorno al terminal TSG e che quindi il mercato rilevante comprenda tutti i terminal container dell'arco ligure e alto-tirrenico, da Vado Ligure²¹ a Livorno²² - che si caratterizzano tutti come terminal *gateway*, in virtù della netta prevalenza del traffico *hinterland*.

24. Il porto di Genova è il più grande porto *gateway* italiano²³, in grado di accogliere ogni tipo di nave portacontainer e dotato di importanti infrastrutture intermodali. Esso è quindi certamente in grado di esercitare una significativa pressione concorrenziale sui terminal container dei porti liguri e dell'Alto Tirreno.

Viceversa, alcuni di questi porti sono in grado di esercitare una minore pressione concorrenziale sul porto di Genova a causa di limitazioni infrastrutturali e si differenziano da Genova sia per bacini d'utenza primari, sia per specializzazione merceologica. Il porto di Livorno, ad esempio, si rivolge in misura maggiore alle regioni centrali e del Nord-Est, mentre il porto di Genova ha come riferimento primario le regioni del triangolo industriale, pur servendo anch'esso il Nord-Est; si è specializzato nei traffici con le Americhe (non potendo competere sui traffici con il Far East a causa delle limitazioni di pescaggio) e nel commercio di alcolici, alimentari e prodotti che richiedono container a temperatura controllata (reefer).

¹⁹ [Cfr. p.es. M.10522 – Hapag-Lloyd / Eurogate / Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven del 29/4/2022.]

²⁰ [Il pescaggio delle banchine di TSG è limitato a 11-12 metri e quindi il terminal può accogliere navi portacontainer di classe non superiore alla Panamax.]

²¹ [La distanza stradale da Genova è di circa 57 km.]

²² [La distanza stradale da Genova è di circa 176 km.]

²³ [La quota di container trasbordati è stata inferiore al 15% nel 2021-22.]

25. Ai fini della valutazione della presente operazione, tuttavia, non è necessario definire se l'estensione geografica del mercato dei servizi di terminal container *gateway* centrato sul porto di Genova includa solo i porti liguri o anche i porti di Marina di Carrara e di Livorno, in quanto la valutazione degli effetti dell'operazione non cambierebbe.

26. Infatti, i container movimentati da TSG rappresentano circa il 2,5% di quelli movimentati dai porti liguri nel 2021-22 e la capacità di movimentazione container dei compendi gestiti da TSG può essere stimata pari a non più del [0-5%] della capacità disponibile in tali porti. Tali quote risulterebbero ancor più basse se venissero inclusi anche i terminal container dei porti di Marina di Carrara e di Livorno.

27. Gruppo Messina detiene invece una quota inferiore al 5% sui volumi movimentati dei porti liguri e inferiore al 4% includendo anche i porti dell'Alto Tirreno.

28. A seguito dell'operazione, dunque, Gruppo Messina deterrà meno del 10% della capacità terminalistica per merci in container e dei servizi di terminal marittimo per merci in container.

Va peraltro notato che, come indica la tabella 1, TSG presta la quasi totalità dei servizi di terminal container attraverso la parte da essa gestita della concessione rilasciata all'ATI e quindi l'incremento di capacità terminalistica per Gruppo Messina si limita al passaggio dal controllo congiunto a quello esclusivo di quella disponibile presso l'ATI Messina – San Giorgio.

29. Alla luce del peso marginale della concessione di Ponte Somalia nella fornitura di servizi di terminal container, l'acquisizione del controllo congiunto di tale concessione da parte del gruppo MSC non appare in grado di produrre effetti concorrenziali di rilievo in questo mercato, dove sono peraltro presenti qualificati concorrenti, quali il gruppo PSA (che gestisce due terminal a Genova in grado di servire anche le più grandi navi oceaniche, detiene una quota dei container movimentati del 38% circa considerando i soli porti liguri e del 32% includendo anche i porti toscani dell'Alto Tirreno e dispone di una significativa capacità inutilizzata) e il gruppo Spinelli (10% circa, controllato congiuntamente con la compagnia marittima Hapag-Lloyd).

IV.2.2. profili verticali

30. Il terminal gestito da TSG serve alcune rotte intramediterranee, che collegano la parte occidentale del Mediterraneo a quella orientale, nonché due rotte *deep-sea*, una verso i Caraibi e l'altra verso l'Africa Occidentale.

Alcune di tali rotte appartengono a fasci di rotte sui quali MSC, anche congiuntamente al gruppo Maersk con il quale condivide l'Alleanza 2M, detiene quote di mercato superiori al 30%, mentre Gruppo Messina ha quote inferiori al 10%. Tali fasci di rotte rappresentano quindi mercati interessati dagli effetti verticali dell'operazione.

31. Tenuto conto delle modeste quantità di container movimentate da TSG sulle rotte interessate, appare assai improbabile che il gruppo MSC abbia l'abilità di escludere i concorrenti che operano attraverso TSG: nel porto di Genova vi è capacità terminalistica inutilizzata presso terminal container terzi più che sufficiente per accogliere le navi che attualmente scalano presso TSG, ivi comprese le navi con-ro che possono essere servite dai terminal multipurpose del porto di Genova²⁴ attivi nel servizio sia alle navi container che alle navi Ro-Ro.

IV.3. mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili

IV.3.1. definizione del mercato rilevante

32. I compendi gestiti da TSG costituiscono il maggior terminal "conto terzi" per merci su rotabili del porto di Genova, movimentando circa il 44% delle merci su rotabili del porto di Genova, incluse le auto nuove/usate (che rappresentano meno del 10% del traffico del terminal gestito da TSG). Tale terminal non è in grado di accogliere navi passeggeri, in quanto non possiede le infrastrutture e quindi le autorizzazioni necessarie.

33. I servizi di terminal per merci su rotabili sono i servizi diretti alla movimentazione delle merci che sono caricate su automezzi con o senza autista, rimorchi e altri mezzi rotabili, i quali sono trasportati su navi c.d. *Roll-on/Roll-off* ("Ro-Ro") dotate di una rampa di carico attraverso la quale i mezzi rotabili accedono alla nave per l'imbarco (*Roll-on*) e sono poi sbarcati a destinazione (*Roll-off*).

La movimentazione delle merci su rotabili richiede quindi banchine sagomate in modo da adattarsi alle rampe di carico/scarico (p.es. le c.d. "scasse" per le rampe poppiere) e piazzali sufficientemente ampi da permettere la sosta dei mezzi, la manovra delle motrici e dei rimorchi e il passaggio degli automezzi.

34. Le merci su rotabili possono essere imbarcate tanto su navi che svolgono servizio esclusivamente merci (navi Ro-Ro), quanto su navi che svolgono sia servizio merci che servizio passeggeri con auto al seguito (navi Ro-Ro/Pax).

I terminal che servono le navi Ro-Ro/Pax devono essere dotati di specifiche attrezzature per la gestione dei passeggeri (biglietterie, sale d'attesa, aree per il transito in sicurezza dei passeggeri senza auto al seguito). I terminal per merci su rotabili che non dispongono di tali attrezzature (indicati dalle Parti come terminal "Ro-Ro in senso stretto") non sono autorizzati a servire le navi Ro-Ro/Pax.

Una parte sostanziale dei traffici Ro-Ro avviene a corto raggio (p.es., sulle rotte delle c.d. Autostrade del Mare che collegano i porti italiani e del Mediterraneo). Fanno eccezione le navi specializzate nel trasporto di automobili (*car carrier*), che svolgono servizio anche su tragitti oceanici, p.es. dal Far East verso l'Europa.

²⁴ [P.es., il Genoa Port Terminal controllato congiuntamente dal gruppo Spinelli e da Hapag-Lloyd.]

35. Nella prassi decisionale comunitaria²⁵ e nazionale²⁶, i terminal per merci su rotabili sono stati distinti dai terminal container, in virtù della diversità delle operazioni portuali e delle attrezzature richieste.

La prassi comunitaria²⁷ ha lasciato aperta la questione della possibile distinzione tra terminal "Ro-Ro in senso stretto" e terminal "misti" per merci su rotabili, che servono anche navi Ro-Ro/Pax. È stata inoltre suggerita una possibile distinzione tra terminal per merci su rotabili per tratte a corto o a lungo raggio, con questi ultimi identificati con i terminal dotati di infrastrutture specifiche (parcheggi, ecc.) per le *car carrier* oceaniche.

36. Secondo le Parti, il mercato rilevante del prodotto dovrebbe essere identificato nel mercato per i servizi di terminal "Ro-Ro in senso stretto".

Le Parti hanno argomentato che le navi Ro-Ro e le navi Ro-Ro/Pax (per brevità, Ro-Pax) hanno requisiti portuali fondamentalmente diversi: le navi Ro-Ro *"trasportano solo merci [e] non richiedono di per sé infrastrutture terminalistiche specifiche [potendo] avvalersi di qualsiasi terminale portuale che abbia moli con sufficiente lunghezza e pescaggio e che sia localizzato in prossimità di piazzali che facilitino il traffico dei rotabili"*. Le navi Ro-Pax richiedono invece *"infrastrutture specifiche per l'accoglienza e la sosta dei passeggeri [...] oltre che una viabilità semplice e dedicata"*. Da tale diversità di requisiti discenderebbe che *"i terminali Ro-Ro in senso stretto adibiti solo al traffico di navi Ro-Ro non sono intercambiabili con i terminali Ro-Pax, in quanto le navi Ro-Pax richiedono infrastrutture specifiche di cui i terminali Ro-Ro puri non sono dotati"*.

Le Parti hanno fatto inoltre presente che *"alcuni terminali Ro-Pax, come ad esempio Stazioni Marittime, hanno la capacità di offrire servizi terminalistici a entrambi i tipi di navi"*.

37. In realtà, il fatto che le navi Ro-Pax non possano essere accolte dai terminal "Ro-Ro in senso stretto" potrebbe escludere la sostituibilità tra terminal "misti" e terminal Ro-Ro in senso stretto ai fini del traffico passeggeri, ma non del traffico merci.

I terminal per navi Ro-Ro/Pax appaiono infatti in grado di offrire servizi di sosta e movimentazione delle merci su rotabili generalmente sostituibili con quelli offerti dai terminal "Ro-Ro in senso stretto", seppure con limitazioni determinate dalla condivisione degli spazi di sosta con le auto al seguito dei passeggeri²⁸ e dalle peculiari caratteristiche delle navi Ro-Ro/Pax. Le navi Ro-Ro non richiedono infatti attrezzature specifiche rispetto alle navi Ro-Pax, potendo scalare dovunque vi siano banchine e fondali adatti alla dimensione della nave, ma soltanto la disponibilità di spazi adeguati per la manovra di carico/scarico e per la sosta dei semirimorchi. A testimonianza di ciò, le stesse Parti hanno rilevato che Stazioni Marittime offre servizi di terminal per merci rotabili a entrambe le tipologie di navi; inoltre, il terminal "misto" SDT di Livorno è stato regolarmente utilizzato dalle navi Ro-Ro cargo di Grimaldi e che fino al 2022 Grimaldi ha operato servizi Ro-Ro/Pax e Ro-Ro dal porto di Savona; infine, Forship S.p.A., in relazione al terminal Ro-Pax di Vado Ligure, ha esplicitamente affermato che i terminal Ro-Pax possono accogliere navi Ro-Ro²⁹. I terminal Ro-Pax possono dunque servire sia navi miste che navi specializzate nel trasporto di merci su rotabili e concorrono per la domanda di servizi di terminal espressa da entrambe le tipologie di navi.

38. Sulla base delle precedenti considerazioni, dunque, si deve ritenere che esista una relazione di sostituibilità "asimmetrica" tra terminal Ro-Ro e terminal "Ro-Pax" e che il mercato del prodotto rilevante per la valutazione della presente operazione sia quello dei servizi di terminal per merci su rotabili forniti sia dai terminal specializzati nel servizio alle navi Ro-Ro, sia dai terminal "misti" che servono navi Ro-Ro e navi Ro-Ro/Pax.

39. Considerato che solo una parte marginale dei volumi movimentati da TSG e dalle controllanti di IM&C riguarda le *car carrier*, allo stato non si ritiene necessario distinguere un mercato separato per i terminal in grado di servire tale naviglio. La questione dell'identificazione di un mercato separato per i servizi di terminal destinati a tali navi potrà essere eventualmente approfondita in istruttoria.

40. Quanto alla dimensione geografica di tale mercato, le Parti, sulla base della prassi comunitaria e nazionale relativa al mercato dei terminal container, ritengono che l'estensione del mercato dei servizi di terminal container debba essere identificata in una *catchment area* di circa 200-300 km intorno al terminal TSG e che quindi il mercato rilevante comprenda tutti i terminal dell'arco ligure e alto-tirrenico, da Vado Ligure a Livorno.

41. Le Parti ritengono che *"dal punto di vista degli operatori di servizi di trasporto marittimo, la sostituibilità tra terminali dipende in maniera fondamentale dalla misura in cui gli autotrasportatori vedono tali terminali come sostituibili e gli autotrasportatori tendono a considerare i terminali come sostituibili tra di loro ogni qualvolta i tempi e i costi di trasporto totali (tra l'origine e la destinazione delle merci trasportate) non differiscano in maniera radicale"*.

Sulla base di questa premessa, le Parti affermano che *"i terminali Ro-Ro del porto di Genova si trovano in concorrenza diretta con altri terminali dell'Alto Tirreno per tutto il loro traffico"*; ciò in quanto le differenze nei tempi di percorrenza

²⁵ [Cfr. M.6305 – DFDS / C.RO Ports / Alvsborg del 2/4/2012; M.5756 – DFDS / Norfolk del 17/6/2010 e i precedenti ivi citati.]

²⁶ [Cfr. p.es. C/12255 – Marininvest – Gruppo Messina / Ignazio Messina & C. – Ro-Ro Italia del 25/9/2019.]

²⁷ [Cfr. M.6305 – DFDS / C.RO Ports / Alvsborg, §14. Peraltro, nel §20 la Commissione rileva che l'indagine di mercato aveva indicato una segmentazione dei mercati del trasporto a corto raggio di merci su rotabili che non distingueva tra navi Ro-Ro e Ro-Ro/Pax.]

²⁸ [I terminal misti passeggeri e merci generalmente non accolgono le *car carrier*, che necessitano di uno spazio di sosta molto ampio per le auto da imbarcare/sbarcare: riservare lo spazio di sosta a tali auto impedirebbe infatti di servire adeguatamente le auto al seguito dei passeggeri.]

²⁹ [Cfr. prott. 11289 del 9/1/24 e 13439 del 16/1/24.]

per raggiungere Genova o Livorno da alcune località rappresentative della Lombardia e del Nord-Est considerate³⁰ sarebbero generalmente contenute in meno di un'ora e anche quando maggiori (come nel caso di Milano³¹) si tratterebbe di differenze molto inferiori alla durata della tratta marittima, pari a 18 ore per la Livorno-Palermo e a 20 ore per la Genova-Palermo. Il tempo complessivo di viaggio sarebbe in ogni caso sostanzialmente lo stesso, in quanto le differenze nel viaggio terrestre sarebbero compensate da quelle dei viaggi marittimi.

42. A testimonianza della sostituibilità tra i vari porti dell'Alto Tirreno, le Parti adducono inoltre (i) l'abitudine di GNV di dirottare sulla Livorno-Sicilia i carichi merci in eccesso sulla Genova-Sicilia, soprattutto in alta stagione quando GNV preferiva allocare lo spazio delle navi Ro-Pax da Genova ai più remunerativi passeggeri; (ii) lo spostamento di Grendi da Genova a Vado Ligure nel 2011, senza perdite di traffico per l'armatore, e da Vado Ligure a Marina di Carrara nel 2016, da dove nel 2022 trasportava un traffico doppio rispetto a quello da Genova nel 2010.

43. Gli elementi a disposizione dell'Autorità indicano tuttavia che i bacini d'utenza dei porti di Genova e Livorno sono significativamente differenti e che gli utilizzatori di tali porti per spedire/ricevere merci su rotabili troverebbero assai costoso spostarsi da un porto all'altro anche a fronte di aumenti significativi del costo medio di trasporto dal porto di Genova.

44. Innanzitutto, gli stessi dati delle Parti indicano che il porto di Genova è concentrato sulle regioni del triangolo industriale e della Francia, mentre l'Emilia Romagna e il Nordest rappresentano solo il 20% delle merci che fanno capo a questo porto. Il porto di Livorno, al contrario, serve la Toscana, l'Emilia Romagna e l'intero Nord-Est, che rappresentano gran parte delle regioni di provenienza/destinazione delle merci imbarcate/sbarcate a Livorno.

45. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ("AdSP-MLO") ha suggerito, in risposta³² a una richiesta di informazioni, che "l'area d'influenza" del porto di Genova sarebbe estesa al Piemonte, alla Lombardia, all'Emilia e al Veneto occidentali, mentre quella del porto di Livorno si estenderebbe all'Emilia-Romagna a est di Parma e al resto del Veneto. Le verifiche svolte dall'AdSP-MLO fanno emergere un netto vantaggio nei costi di trasporto terrestre da Genova verso Milano e Piacenza rispetto a Livorno³³, la convenienza del trasporto da Genova anche da Brescia³⁴ e la quasi equivalenza³⁵ dei costi di trasporto terrestre da Verona verso Genova (282 km, 3h4') e Livorno (309 km, 3h19').

46. L'esistenza di una differente *catchment area* per i porti di Genova e Livorno emerge anche dalle risposte della maggioranza dei trasportatori sentiti, che si servono del porto di Genova o di quello di Livorno a seconda della posizione di tali porti rispetto alle aree di consegna o di ritiro³⁶.

47. Le risposte di tali operatori testimoniano come la scelta del porto sia basata sull'ottimizzazione non soltanto del tempo complessivo, ma del costo complessivo del trasporto, alla luce delle distanze stradali da percorrere (e quindi del consumo di carburante e delle ore di impiego dell'autista) e del nolo marittimo.

Rispetto a tali costi, il peso dei costi del servizio del terminal (i costi portuali trasferiti nel nolo) è piuttosto ridotto. Per tale motivo, un eventuale aumento del 5-10% del costo dei servizi dei terminal di Genova non è percepito come un elemento sufficiente a giustificare lo spostamento da tale porto al porto di Livorno, perché i maggiori costi che si dovrebbero sopportare da/per Livorno supererebbero l'aumento subito a Genova: un "incremento di costo medio del 10% non sarebbe in grado di modificare i criteri di scelta poiché ipotizzando come porto di riferimento quello di Genova, un eventuale sbarco o imbarco a Livorno presuppone una percorrenza su strada che produce un costo in termini di consumo mezzo e ore autista, nettamente superiore all'incremento di costo del 10% ipotizzato"³⁷.

Grendi, che opera sia come terminalista a Marina di Carrara che come trasportatore, ha chiaramente affermato che "l'incremento dei costi portuali, soprattutto se limitato ad un 10%-20% NON costituisce motivo di spostamento del servizio, in quanto lo stesso rappresenta una parte ridotta dell'intero costo della catena logistica e lo spostamento su strada (da Genova a Savona o a Marina di Carrara) avrebbe un peso decisamente diverso"³⁸.

Tali risposte suggeriscono che un ipotetico monopolista dei servizi di terminal Ro-Ro del porto di Genova sarebbe in grado di aumentare il prezzo dei propri servizi senza perdere un significativo numero di clienti a favore del porto di Livorno, che dovrebbe quindi essere escluso dal mercato rilevante.

48. Genoa Port Terminal, terminalista genovese che offre servizi di terminal Ro-Ro, ha invece escluso la sostituibilità del porto di Genova con i porti limitrofi e con quello di Livorno.

³⁰ [Brescia e Milano per la Lombardia, Padova e Modena per il Nord-Est.]

³¹ [Le Parti stimano un tempo di percorrenza di 1h50' – 3h per la tratta Milano – Genova (150 km) e di 3h40' – 4h30' per la Milano – Livorno (300 km).]

³² [Cfr. prot. 98899 del 28 novembre 2023.]

³³ [Per Milano, il costo da Genova sarebbe di 494 euro contro i 900 da Livorno. Per Piacenza, si passerebbe da 480 euro (Genova) a 724 euro (Livorno).]

³⁴ [Il costo di trasporto terrestre da Genova sarebbe di 711 euro contro 865 euro da Livorno.]

³⁵ [860 euro da Genova e 900 euro da Livorno.]

³⁶ [Cfr. prott. 104376 del 19/12/23, 104880, 104903 e 104972 del 20/12/23, 105702 e 105800 del 22/12/23.]

³⁷ [Cfr. prot. 104972 del 20/12/2023. Nello stesso senso prot. 104512 del 19/12/2023, prot. 105800 del 22/12/2023.]

³⁸ [Cfr. risposta del 14/12/2023, prot. 103345.]

Il porto di Marina di Carrara è stato indicato come possibile alternativa da Grendi³⁹ e da un altro rispondente⁴⁰, a motivo della propria posizione intermedia tra Genova e Livorno. Grendi ha tuttavia sottolineato che si tratterebbe di una alternativa limitata dal ridotto spazio disponibile presso il porto. Riguardo quest'ultimo porto, va peraltro notato che, contrariamente a quanto sostenuto dalle Parti, lo spostamento da Genova/Savona a Marina di Carrara ha inizialmente comportato una significativa riduzione dei rotabili trasportati da Grendi⁴¹ e l'aumento rilevato dalle Parti tra il 2010 e il 2022 riflette semplicemente l'aumento generalizzato del traffico di merci su rotabili avvenuto nel periodo considerato nei porti italiani – pari ad esempio al 136% nel solo porto di Genova.

49. Infine, per quanto riguarda le osservazioni delle Parti circa la diversione del traffico merci di GNV verso la Sicilia da Genova verso Livorno avvenuta nel passato, in assenza di informazioni precise circa l'entità dello spostamento non appare possibile valutare la rilevanza di questa argomentazione ai fini della definizione dell'estensione geografica del mercato rilevante.

50. Sulla base di questi elementi, allo stato appare possibile circoscrivere l'estensione geografica del mercato rilevante dei servizi di terminal per merci su rotabili al porto di Genova e al porto di Savona-Vado nonché, al più⁴², al porto di Marina di Carrara.

51. Tale conclusione appare coerente con i precedenti dell'Autorità e in particolare con A487 – CIN - *Trasporto marittimo delle merci da/per la Sardegna*, dove per i fasci di rotte per il trasporto di merci su rotabili da/per il Nord Sardegna (Porto Torres e Olbia) erano stati individuati mercati distinti per i fasci da/per Genova/Savona e per quelli da/per Livorno, sulla base di considerazioni afferenti al differente bacino d'utenza dei porti di Genova/Savona e di quello di Livorno.

IV.3.2. la posizione delle Parti nel mercato rilevante

52. Nel mercato così definito (mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili, offerti da terminal sia Ro-Ro puri che Ro-Pax, nell'area che va da Vado Ligure a Genova e al massimo a Marina di Carrara) sono presenti i terminal riportati nella tabella seguente, assieme alle quote di mercato in termini di merci su rotabili movimentate.

Tab. 3: quote di mercato dei terminal (media rotabili movimentati 2021-22)

		Inclusa Marina di Carrara (MdC)	Senza MdC	Compagnie servite
TSG (Gruppo Gavio)		[25-30]	[25-30]	Grimaldi
	<i>di cui concessione TSG su Ponte Somalia</i>	[10-15]	[10-15]	
	<i>di cui ATI Messina – San Giorgio (Ponte Libia)</i>	[15-20]	[15-20]	
IMT (Terminal business Gruppo Messina)		[0-5]	[0-5]	Gruppo Messina, altri
	<i>di cui concessione Ponte Ronco</i>	[0-5]	[0-5]	
	<i>di cui ATI Messina – San Giorgio</i>	[0-5]	[0-5]	
Stazioni Marittime (gruppo MSC)		[25-30]	[30-35]	GNV, Moby, Tirrenia, Cotunav
Genoa Port Terminal (Gruppo Spinelli)		[5-10]	[5-10]	Cotunav
Savona Terminal Auto (gruppo Grimaldi)		[25-30]	[30-35]	Grimaldi
Forship		[0-5]	[0-5]	Forship
Grendi		[5-10]	--	Grendi

³⁹ [Cfr. prot. 103345, cit..]

⁴⁰ [Cfr. prot. 105702 del 22/12/2023.]

⁴¹ [A fronte dei circa 350.000 ml di rotabili trasportati nel 2010, nel 2017 Grendi ne trasportava meno di [100.000 – 200.000] da Marina di Carrara.]

⁴² [Il porto di La Spezia allo stato non offre servizi di terminal Ro-Ro o Ro-Pax.]

53. Dagli elementi a disposizione emerge che l'attività dell'ATI era ripartita dal punto operativo tra i due soci, in modo che ciascuno di essi manteneva autonomia di condotta, e quindi di prezzo, sui traffici gestiti con contratti a proprio nome.

Per tale motivo, appare possibile attribuire a ciascuno di essi le movimentazioni effettuate sui compendi dell'ATI di rispettiva competenza.

54. TSG ripartisce in maniera abbastanza equilibrata la propria attività tra la concessione su Ponte Somalia (circa il [35-45%] del totale dei volumi effettuati) e quelli effettuati su Ponte Libia, la parte della concessione dell'ATI Messina-San Giorgio dove TSG opera. La quasi totalità di tali volumi è realizzata con il gruppo Grimaldi.

AdSP-MLO ha stimato una capacità di [2-3] milioni di metri lineari per l'insieme dei compendi gestiti da TSG, circa il 10 [5-15%] della quale sarebbe inutilizzata.

55. IM&C non ha svolto nel 2022 attività di terminal rotabili nell'area di pertinenza dell'ATI, per cui tutta la quota di IM&C nei rotabili è attribuita a IMT. IMT, in virtù dei patti parasociali citati, è soggetta al controllo esclusivo di Gruppo Messina.

AdSP-MLO ha stimato una capacità di [100.000-150.000] metri lineari, considerando il "tombamento" del bacino di Calata Derna e la piena operatività del terminal. Circa [10-40%] di tale capacità risulterebbe inutilizzata.

56. Stazioni Marittime opera principalmente a favore della controllata GNV, che rappresenta circa due terzi delle merci su rotabili movimentate dal terminal. Il resto dei volumi movimentati è attribuibile al gruppo Moby⁴³ (marchi Moby e Tirrenia) e in misura residuale alla compagnia tunisina Cotunav.

Il terminal, secondo le stime delle Parti, sostanzialmente non disporrebbe di capacità inutilizzata, al punto che GNV avrebbe utilizzato saltuariamente IMT e Genoa Port Terminal per l'attracco delle proprie navi Ro-Ro;

57. Secondo le informazioni acquisite, presso gli altri terminal vi sarebbe una scarsa capacità inutilizzata, con l'eccezione del terminal Grendi:

- circa il [1-10%] della capacità di Genoa Port Terminal sarebbe inutilizzata;
- Savona Terminal Auto sarebbe pressoché saturo;
- Forship non disporrebbe di capacità inutilizzata, se non durante i mesi invernali, a causa dell'indisponibilità di due banchine su tre; la banchina disponibile non consente il servizio in sicurezza alle navi Ro-Ro di maggiori dimensioni;
- il terminal Grendi, situato a Marina di Carrara, avrebbe una significativa capacità inutilizzata, di poco superiore a quella di TSG.

58. Nel complesso, si può stimare che meno del 10% della capacità terminalistica prontamente disponibile sul mercato sia inutilizzata e che essa sia concentrata nel terminal gestito da TSG, oggetto di acquisizione, e presso il terminal Grendi di Marina di Carrara.

Nel breve periodo potrebbe inoltre essere resa disponibile della capacità presso il Terminal Reefer di Vado Ligure e presso il terminal Steinweg, che dispongono di una banchina Ro-Ro ciascuno, non utilizzabile per ragioni dimensionali dalle navi Ro-Ro di ultima generazione (p.es. classe ECO del gruppo Grimaldi). Il Terminal Reefer ha dimensioni pari a quello di Grendi ma è occupato per metà dai magazzini refrigerati; attualmente non accoglie servizi Ro-Ro di linea e la disponibilità di spazi di sosta non utilizzati è condizionata dagli attuali traffici di frutta fresca (è considerato il più importante terminal del Mediterraneo per tale tipologia di merce), breakbulk e project cargo, che ne assorbono gran parte della capacità. Il terminal Steiweg ha dichiarato⁴⁴ che attualmente non offre servizi di terminal merci su rotabili, se non in modo del tutto saltuario, "in considerazione del limitato spazio nel terminal e della disponibilità di una sola rampa"; per offrire tali servizi il terminal dovrebbe realizzare una seconda rampa (fattibile in meno di 6 mesi) e reperire nuovi spazi operativi, in modo da non dover rinunciare ai servizi oggi prestati.

IV.3.3. effetti orizzontali

59. Prima della concentrazione, le controllanti di IM&C detenevano direttamente circa il 30% dei traffici di rotabili e della relativa capacità, ripartito nel modo seguente:

- Gruppo Messina: [0-5%] circa, costituito dai traffici del terminal business di IM&C; attraverso l'ATI non erano stati forniti nel 2022 servizi per merci su rotabili dall'area gestita operativamente da Gruppo Messina attraverso IM&C;
- Marinvest: [25-30%] costituito dalle merci movimentate dal terminal Stazioni Marittime.

60. A seguito della concentrazione:

- Gruppo Messina: acquisirà il pieno controllo delle operazioni svolte sulla concessione in capo all'ATI Messina – San Giorgio, in quanto parte del *Terminal Business* definito dal patto parasociale di cui sopra, e quindi aggiungerà alla quota di merci rotabili detenuta pre-merger (circa [0-5%]) quella detenuta da TSG su Ponte Libia (circa il [15-20%]), raggiungendo una quota di poco più del [15-20%], sulla base dell'assunzione che la gestione di Ponte Libia sia nella completa disponibilità di TSG;
- IM&C: acquisirà il controllo della concessione di TSG su Ponte Somalia, che detiene una quota del [10-15%] circa; tale concessione non fa parte del *Terminal Business* di cui sopra e sarà quindi soggetta al controllo congiunto di Gruppo Messina e Marinvest;

⁴³ [Il gruppo Moby è partecipato al 49% da SAS, controllante di Marinvest.]

⁴⁴ [Cfr. prot. 104369 del 19/12/2023.]

- Marinvest: [25-30%] costituito dalle merci movimentate dal terminal Stazioni Marittime.

Dopo la concentrazione, le controllanti di IM&C deterranno tra il [55-60%] e il [60-65%] dei traffici di merci su rotabili.

61. L'effetto strutturale dell'operazione può essere meglio apprezzato al netto delle attività *captive* di Grendi, Forship e Savona Terminal Auto, così come della parte delle movimentazioni di Stazioni Marittime relative a GNV.

Considerando solo le movimentazioni *non-captive, pre-merger* TSG deteneva una quota del [60-65%] circa, Stazioni Marittime una quota del [15-20%], Genoa Port Terminal una quota del [15-20%] circa e Gruppo Messina il [1-5%] circa⁴⁵.

Post-merger, la quota posseduta da TSG sarà ripartita tra Gruppo Messina, che deterrà una quota del [35-40%] circa (corrispondente alla somma di Ponte Ronco e dell'ATI), e IM&C (controllata congiuntamente da Gruppo Messina e Marinvest), che ne deterrà una del [25-30%] circa (corrispondente alla quota di Ponte Somalia). Marinvest diventerà il primo operatore, controllando – direttamente o congiuntamente – una quota del [45-50%] circa delle movimentazioni *non captive*, raddoppiando la sua quota di mercato.

62. Dal punto di vista strutturale, l'operazione comporterà l'acquisizione del più importante terminalista conto terzi del porto di Genova, uno dei pochi dotato di una significativa capacità inutilizzata, eliminando un vincolo competitivo ai prezzi dei servizi di terminal per merci rotabili nel mercato rilevante.

IV.3.4. effetti verticali

63. La totalità dei servizi di terminal per merci su rotabili forniti da TSG è prestata a favore del Gruppo Grimaldi⁴⁶.

Tenuto conto che il gruppo MSC verrà a detenere nel mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili una quota superiore al 30%, tutti i mercati del trasporto marittimo di merci su rotabili a esso verticalmente collegati sono interessati dalla concentrazione in esame.

64. In tali mercati, come risulta dalla tab. 4, Grimaldi opera dalle aree gestite da TSG (ATI/Ponte Libia e Ponte Somalia) diverse rotte in concorrenza con GNV, società controllata da Marinvest che opera da Stazioni Marittime.

⁴⁵ [L'intera quota di Messina è stata considerata *non-captive*.]

⁴⁶ [Grimaldi Euromed S.p.A. e, fino al 2021, Grimaldi Deep Sea S.p.A.. Quest'ultima operava su una rotta verso l'Africa Occidentale, poi spostata sul porto di Savona, che rappresentava l'1,3% dei volumi di traffico Ro-Ro (auto nuove escluse) movimentato dal terminal TSG.]

Tab. 4: rotte operate in concorrenza da Grimaldi e GNV, per Terminal

	TSG	GPT	Stazioni Marittime			STA
Genova - Catania	Grimaldi (Ro-Ro)					
Genova - Palermo	Grimaldi (Ro-Ro)			GNV (Ro-Ro/Pax)		
Genova - Porto Torres	Grimaldi (Ro-Ro)			GNV (Ro-Ro/Pax)	Moby/CIN (Ro-Ro/Pax)	
Genova - Olbia				GNV (Ro-Ro/Pax)	Moby/CIN (Ro-Ro/Pax)	
Genova - Cagliari	Grimaldi (Ro-Ro)					
Genova - Tunisi	Grimaldi (Ro-Ro)	CoTuNav (Ro-Ro)	CoTuNav (Ro-Ro/Pax)	GNV (Ro-Ro/Pax)		
Genova - Malta	Grimaldi (Ro-Ro)			GNV (Ro-Ro/Pax)		
Genova - Salerno	Grimaldi (Ro-Ro)					
Genova - Barcellona - Tangeri				GNV (Ro-Ro/Pax)		
Savona - Barcellona - Tangeri						Grimaldi (Ro-Ro)
Savona - Barcellona - Valencia - Livorno						Grimaldi (Ro-Ro)
Savona - Porto Torres (sospeso nel 2023)	Grimaldi (Ro-Ro/Pax)					

TSG: Terminal San Giorgio (ATI/Ponte Libia + Ponte Somalia); GPT: Genoa Port Terminal; STA: Savona Terminal Auto

65. Sulla base della prassi nazionale e comunitaria, nel trasporto marittimo di merci i mercati sono individuati secondo l'approccio origine/destinazione, in termini di fasci di rotte che collegano porti ritenuti tra loro sostituibili.

66. Alla luce dei precedenti dell'Autorità, delle considerazioni precedentemente svolte sul mercato rilevante dei terminal per merci su rotabili e delle informazioni fornite dalle Parti nel Formulario, è possibile individuare in prima approssimazione i seguenti fasci di rotte da/per i terminal nel mercato rilevante⁴⁷ su cui operano in concorrenza GNV e Grimaldi:

- Genova/Savona/Vado – Palermo/Termini Imerese, di cui fanno parte le rotte Genova – Palermo e Genova – Termini Imerese;

- Genova/Savona/Vado – Sardegna del Nord⁴⁸, di cui fanno parte le rotte Genova – Porto Torres, Genova – Olbia, Savona – Porto Torres;

- Genova/Savona/Vado – Tunisi, di cui fa parte la rotta Genova – Tunisi;

- Genova/Savona/Vado – Malta, di cui fa parte la rotta Genova – Malta;

- Genova/Savona/Vado – Barcellona, di cui fanno parte le rotte da Genova verso Barcellona-Tangeri e Barcellona-Valencia.

67. Le Parti hanno sostenuto nel Formulario che i porti della Sicilia occidentale ed orientale costituirebbero un unico mercato rilevante, di talché occorrerebbe considerare il fascio di rotte che collega Genova/Savona/Vado non solo a Palermo/Termini Imerese, ma anche a Catania. Solo in subordine hanno proposto una differenziazione tra i porti della Sicilia occidentale e quelli della Sicilia orientale, che porrebbe le rotte verso Catania e Palermo in differenti mercati rilevanti.

In realtà, i porti di Palermo e Catania distano circa 200 km, distanza che può essere percorsa in non meno di 2h30' sostenendo un extra-costi di almeno 60 euro, ben superiore alla differenza del nolo dai porti liguri a uno dei porti siciliani. Tali elementi suggeriscono che i porti di Palermo e Catania dovrebbero appartenere a fasci di rotte diversi. La questione potrà essere tuttavia approfondita in istruttoria. Di seguito si darà comunque evidenza anche delle quote di mercato sul fascio di rotte preferito dalle Parti.

⁴⁷ [Da Marina di Carrara opera soltanto un servizio per Cagliari, effettuato da Grendi. Per semplicità sono stati quindi considerati soltanto i terminal dell'area Genova/Savona/Vado Ligure.]

⁴⁸ [Cfr. A487, cit..]

68. Sulla base delle informazioni attualmente a disposizione, le quote di mercato degli operatori presenti su questi fasci di rotte sono le seguenti:

Tab. 5: quote di mercato sulle rotte operate in concorrenza da Grimaldi e GNV (metri lineari)

	2021			2022		
	GNV	Moby-Tirrenia	Grimaldi	GNV	Moby-Tirrenia	Grimaldi
Genova – Olbia	[10-15]	[85-90]	[0-5]	[20-25]	[75-80]	[0-5]
Genova – Porto Torres	[0-5]	[75-80]	[15-20]	[10-15]	[70-75]	[15-20]
Savona – Porto Torres	-	-	-	-	-	100
Genova/Savona – Porto Torres/Olbia	[0-5]	[70-75]	[20-25]	[10-15]	[65-70]	[15-20]
	GNV		Grimaldi	GNV		Grimaldi
Genova - Palermo	[75-80]		[20-25]	[65-70]		[30-35]
Genova – Palermo/Catania	[45-50]		[50-55]	[40-45]		[55-60]
Genova - Malta	[35-40]		[60-65]	[40-45]		[55-60]
Genova/Savona - Barcellona	[0-5]		[95-100]	[0-5]		[95-100]
	GNV	Cotunav	Grimaldi	GNV	Cotunav	Grimaldi
Genova - Tunisi	[20-25]	[70-75]	[5-10]	[15-20]	[70-75]	[5-10]

69. I fasci di rotte interessati dai potenziali effetti verticali della concentrazione, in virtù della quota detenuta a monte da Marininvest nel mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili o delle quote di mercato detenute dal gruppo MSC sul singolo fascio di rotte, sono i seguenti:

- il fascio di rotte che collega Genova con Palermo (ed eventualmente con Catania), dove GNV detiene una quota di mercato superiore al [65-70%] ([40-45%] se si considera anche Catania);
- il fascio di rotte che collega Genova con Malta, dove GNV detiene una quota superiore al [40-45%], in crescita tra il 2021 e il 2022;
- il fascio di rotte che collega Genova con la Sardegna settentrionale, dove operano sia GNV, con quote contenute, sia il gruppo Moby, di cui SAS Shipping Agencies Services S.A., controllante diretta di Marininvest, detiene il 49% del capitale sociale.

70. Questi fasci di rotte rappresentano nel complesso circa il [90-95%] dei volumi movimentati da GNV da Genova e tra il [35-40%] e l'[80-85%] (incluso anche la Genova-Catania) dei volumi movimentati da Grimaldi su TSG.

71. Assumendo che i traffici di Grimaldi siano ripartiti tra l'ATI e la concessione di TSG su Ponte Somalia allo stesso modo per tutte le rotte, si può stimare che le rotte in considerazione rappresentino tra il [20-25%] e il [40-45%] (incluso Catania) del traffico sviluppato da Grimaldi su Ponte Somalia.

72. Gli elementi finora acquisiti inducono a ritenere sussistente per Marininvest l'abilità *ad escludere* dai mercati del trasporto marittimo di merci su rotabili, in virtù della circostanza che il compendio in concessione a TSG su Ponte Somalia, il quale per effetto della presente concentrazione verrà sottoposto al controllo congiunto di Marininvest e che effettua circa il [40-45%] del traffico di merci su rotabili sviluppato da Grimaldi nel porto di Genova, non è facilmente sostituibile per il gruppo Grimaldi. Infatti, il terminal dell'ATI Messina-San Giorgio non ha capacità sufficiente per accogliere il traffico svolto su Ponte Somalia e non vi sarebbe capacità non utilizzata sufficiente a sostituire quella del compendio di Ponte Somalia presso altri terminal dei porti di Genova e Savona, di Vado Ligure⁴⁹ e di Marina di Carrara⁵⁰.

⁴⁹ [Il terminal di Vado Ligure non avrebbe né capacità sufficiente né caratteristiche tali da permettere la sostituzione del terminal di Ponte Somalia o l'attracco delle navi di classe ECO del gruppo Grimaldi.]

⁵⁰ [Il terminal di Marina di Carrara, per quanto in grado di servire anche le navi di classe ECO, non avrebbe capacità sufficiente per sostituire il terminal TSG di Ponte Somalia e comunque il suo uso imporrebbe maggiori costi ai clienti di Grimaldi.]

73. Per quanto riguarda l'incentivo *ad escludere* da parte di Marininvest, esso potrebbe sussistere nella forma di esclusione *parziale*⁵¹, cioè nella forma di un aumento dei costi del rivale Grimaldi o della limitazione degli spazi a sua disposizione.

74. Infatti, proprio in virtù dell'insostituibilità per Grimaldi delle aree terminalistiche gestite da TSG, quest'ultimo non potrebbe spostare i propri traffici su un altro terminal a fronte di un aumento del prezzo dei servizi di terminal praticati su tali aree. Perciò, Grimaldi sarebbe costretto ad aumentare il costo dei propri servizi ai clienti finali, diventando immediatamente meno competitivo nei confronti di GNV, oppure a ridurre i propri margini e quindi i fondi disponibili per sostenere la propria competitività nel medio-lungo periodo.

75. L'esistenza di un incentivo a escludere da parte di Marininvest appare confermato dal confronto tra la profittabilità dei servizi terminalistici offerti da TSG e la profittabilità del trasporto marittimo di merci operato da GNV nelle tratte in sovrapposizione con Grimaldi.

Il MOL per metro lineare movimentato (auto nuove escluse) da TSG su Ponte Libia e su Ponte Somalia è stato inferiore a [0-5] euro nel 2021-22.

Il MOL per metro lineare trasportato da GNV sia sulla Genova-Palermo che sulla Genova-Malta è stato largamente superiore a quello realizzato da TSG *[omissis]*.

Ciò significa che, dal punto di vista di Marininvest, la riduzione dei profitti su TSG derivante da una eventuale riduzione del traffico rotabili di Grimaldi potrebbe essere più che compensata dai maggiori profitti di GNV, nell'ipotesi in cui i clienti che abbandonano Grimaldi siano in larga misura ricatturati da GNV, unico concorrente sulle rotte verso la Sicilia e verso Malta.

76. Occorre tuttavia considerare anche gli incentivi di Gruppo Messina – che attraverso IM&C deterrà il controllo congiunto con Marininvest del terminal in concessione a TSG su Ponte Somalia - ad assecondare una strategia volta a svantaggiare il suo principale cliente Grimaldi.

Un aumento del prezzo del servizio terminalistico di TSG su Ponte Somalia nei confronti di Grimaldi potrebbe avere come conseguenza un aumento del nolo che Grimaldi richiede agli autotrasportatori clienti e quindi una riduzione delle merci trasportate da Grimaldi, di cui potrebbe beneficiare GNV. Ciò comporterà una riduzione dei ricavi per TSG e quindi per Gruppo Messina, a causa della riduzione delle quantità trasportate da Grimaldi a partire da Ponte Somalia.

Tale riduzione potrebbe tuttavia essere compensata dallo spostamento da parte di Marininvest dei traffici Ro-Ro di GNV dalla (congestionata) Stazioni Marittime sul terminal dell'ATI Messina – San Giorgio e sul terminal TSG di ponte Somalia.

In tal modo il Gruppo Messina potrebbe essere compensato dalla perdita dei volumi di Grimaldi e ciò comporterebbe un allineamento degli incentivi con quelli di Marininvest.

77. In definitiva, Marininvest appare avere la capacità e l'incentivo ad aumentare il prezzo dei servizi di TSG ai concorrenti nel trasporto marittimo di merci su rotabili.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame appaia suscettibile di ostacolare, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in modo significativo la concorrenza effettiva, anche a causa della costituzione di una posizione dominante, nel mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili e in alcuni mercati verticalmente collegati del trasporto marittimo di merci su rotabili;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, nei confronti delle società Ignazio Messina & C. S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l.;

b) la fissazione del termine di giorni dieci, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle Parti, ovvero da persone da esse delegate, del diritto di essere sentiti, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge n. 287/1990, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento per la Concorrenza 2 di questa Autorità, almeno tre giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è il dottor Fabio Massimo Esposito;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Trasporti, Energia e Ambiente del Dipartimento per la Concorrenza 2 di questa Autorità dai rappresentanti legali delle Parti, nonché dai soggetti aventi un interesse giuridicamente rilevante o da persona da essi delegata;

e) che il procedimento deve concludersi entro novanta giorni decorrenti dalla data di delibera del presente provvedimento.

⁵¹ *[Una esclusione esplicita e totale nella forma di una negazione dell'accesso al terminal non appare configurabile, in quanto Grimaldi rappresenta oltre il [90-100%] del traffico Ro-Ro di TSG e sarebbe impossibile sostituirlo completamente in breve tempo.]*

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli