

C12586 - IGNAZIO MESSINA & C./TERMINAL SAN GIORGIO

Provvedimento n. 31198

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 23 maggio 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;

VISTO il provvedimento n. 31066 del 27 febbraio 2024, con cui l'Autorità ha deliberato l'avvio di un'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, nei confronti di Ignazio Messina & C. S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l.;

VISTE le modifiche al Patto Parasociale proposte da Ignazio Messina & C. S.p.A. il 27 marzo 2024, volte a rimuovere gli effetti distorsivi derivanti dall'operazione di concentrazione;

VISTA la comunicazione del 29 aprile 2024, con cui Ignazio Messina & C. S.p.A. ha integrato le modifiche proposte al Patto Parasociale volte a rimuovere gli effetti distorsivi derivanti dall'operazione di concentrazione;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie trasmessa in data 8 maggio 2024;

VISTA la memoria conclusiva presentata da Ignazio Messina & C. S.p.A. il 17 maggio 2024;

VISTI gli atti del procedimento e la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

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

In forza di un patto parasociale, IM&C è controllata congiuntamente¹ da Gruppo Messina S.p.A. (di seguito, "GM") e da Marininvest S.r.l.; quest'ultima è indirettamente controllata da Mediterranean Shipping Company S.A. (di seguito, "MSC"). 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 2022 in Italia un fatturato largamente superiore a 532 milioni di euro.

¹ [Cfr. provvedimento n. 27917 del 25 settembre 2019, C12255 - Marininvest-Gruppo Messina/Ignazio Messina & C.-Ro-Ro Italia, in Bollettino n. 42/2019.]

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

2. Terminal San Giorgio S.r.l. (di seguito anche "TSG") opera come impresa terminalistica "*multipurpose* conto terzi" nel porto di Genova, specializzata nella movimentazione di merci su rotabili² e in misura secondaria nella movimentazione di *container* e rinfuse solide.

La società gestisce in associazione temporanea d'impresa (di seguito, "ATI") con IM&C la concessione per l'uso delle aree di Ponte Canepa e Ponte Libia nel porto di Genova. Tale concessione è stata assentita all'ATI nel luglio 2011 ad esito di una procedura ad evidenza pubblica e scadrà il 31 dicembre 2035.

TSG è controllata da Autosped G S.p.A. (di seguito, "Autosped"), 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.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

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

Secondo quanto dichiarato dalle Parti³, 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.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

4. 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. L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO E L' ATTIVITÀ ISTRUTTORIA

5. Il 26 settembre 2023 l'Autorità ha deliberato, ai sensi dell'articolo 16, comma 1-*bis*, della legge n. 287/1990, di richiedere alle società Ignazio Messina & C. S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l. di notificare l'operazione di concentrazione che le coinvolge.

L'operazione è stata notificata il 16 novembre 2023.

6. L'Autorità, il 5 dicembre 2023, ha deliberato l'interruzione dei termini per incompletezza delle informazioni fornite. La parte notificante ha completato l'invio delle informazioni integrative richieste il 29 gennaio 2024.

7. Il 27 febbraio 2024, l'Autorità ha avviato un'istruttoria ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della Legge n. 287/1990, nei confronti di Ignazio Messina & C. S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l.⁴ (di seguito anche congiuntamente "le Parti"), ritenendo che l'Operazione fosse 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 o del rafforzamento 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.

L'Autorità ha ritenuto che l'operazione fosse suscettibile di produrre effetti unilaterali nel mercato dei servizi di *terminal* per merci rotabili - dove Marininvest controlla il *terminal* Ro-Pax e Ro-Ro di Stazioni Marittime - ed effetti verticali a motivo dell'abilità e dell'incentivo di Marininvest a mettere in pratica strategie di *foreclosure* nei confronti dei concorrenti della propria controllata GNV - Grandi Navi Veloci S.p.A. (di seguito, "GNV") che utilizzano TSG.

8. Già prima dell'avvio dell'istruttoria, sono state inviate numerose richieste di informazioni a soggetti terzi. In particolare, sono state richieste informazioni all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (di seguito, "AdSP-MLO")⁵, ad altri terminalisti⁶, a compagnie di navigazione⁷ e a utilizzatori dei servizi di tali compagnie⁸. L'AdSP-MLO, le compagnie di navigazione e tutti i terminalisti hanno fornito riscontro⁹, così come gran parte dei suddetti utilizzatori.

² [Per "merci (su) rotabili" si intendono le merci trasportate su camion, autoarticolati e semirimorchi caricati su navi roll on - roll off (c.d. Ro-Ro) solo merci o merci e passeggeri (c.d. Ro-Ro/Pax o Ro-Pax).]

³ [Risposta del 24 gennaio 2024 alla richiesta di informazioni del 6 dicembre 2023 (doc. 61).]

⁴ [Cfr. docc. 68 e 69.]

⁵ [Cfr. docc. 7, 67.]

⁶ [Cfr. docc. da 15 a 20.]

⁷ [Cfr. docc. 17, 18, 21, 22, 23, 64.]

⁸ [Cfr. docc. da 24 a 35.]

⁹ [Cfr. docc. 13, 36, 42, 48, 50, 51, 54, 58, 59, 60, 65, 67.]

9. Nel corso dell'istruttoria, sono state, inoltre, inviate ulteriori richieste di informazioni ad altre AdSP¹⁰ e altri terminalisti¹¹. Sono state inoltre chieste informazioni ad un campione di autotrasportatori.
10. Nel corso del procedimento istruttorio sono state sentite in audizione IM&C il 27 marzo 2024¹² e il 16 aprile 2024¹³ e l'AdSP-MLO (9 aprile 2024)¹⁴.
11. IM&C ha esercitato il diritto di accesso agli atti¹⁵.
12. In data 8 maggio 2024, è stata trasmessa alle Parti la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (di seguito anche "CRI").
13. IM&C ha depositato una memoria finale¹⁶ il 17 maggio 2024, rinunciando altresì all'audizione finale in precedenza richiesta¹⁷.

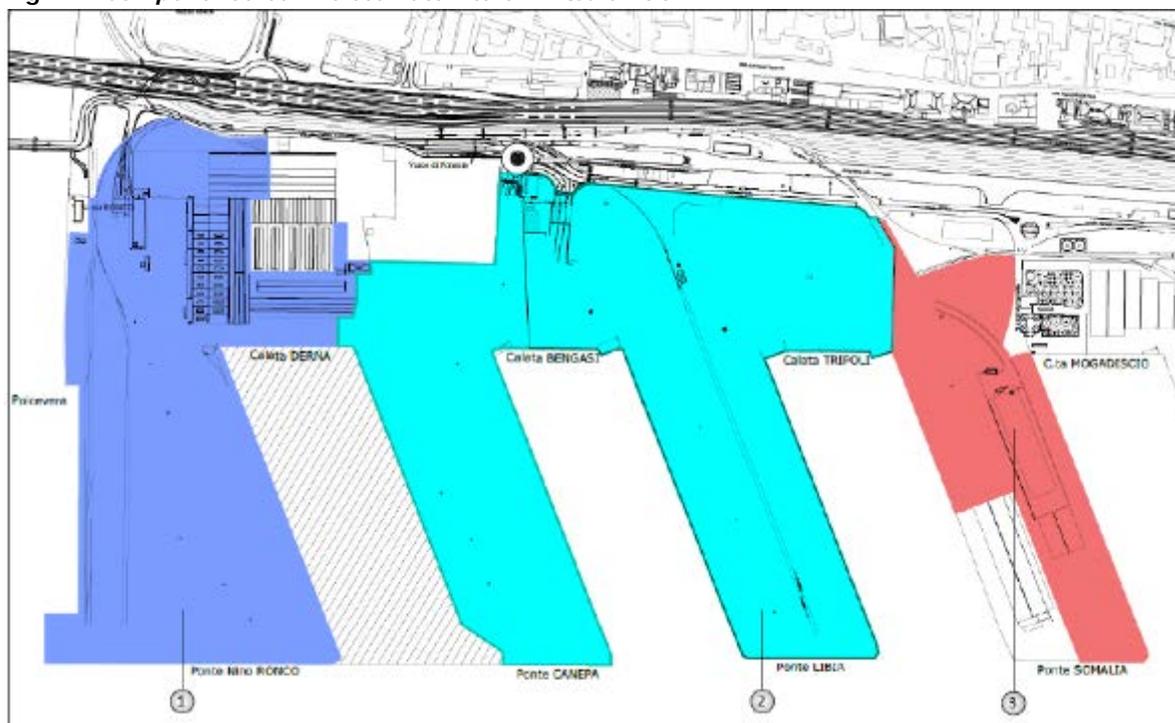
V. RISULTANZE ISTRUTTORIE

V.1. L'attività delle Parti

14. L'operazione comunicata riguarda il principale *terminal* rotabili conto terzi del porto di Genova, che opera anche, seppur in misura minore, come *terminal container* e merci varie.

Tale *terminal* è contiguo all'attività terminalistica gestita dall'impresa acquirente nel medesimo porto (cfr. figura 1).

Fig. 1: I compendi 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

15. La tabella 1 seguente dettaglia l'attività terminalistica svolta da TSG e IM&C nei rispettivi compendi, sulla base dei dati pubblicati e forniti da AdSP-MLO¹⁸.

¹⁰ [Cfr. docc. 92, 93]

¹¹ [Cfr. docc. 90, 91 e docc. 94, 113 (risposte).]

¹² [Cfr. doc.108.]

¹³ [Cfr. doc.116.]

¹⁴ [Cfr. doc.226.]

¹⁵ [Cfr. docc. 72, 231, 232, 233, 238, 242, 244.]

¹⁶ [Cfr. doc. 245.]

¹⁷ [Cfr. doc. 240.]

¹⁸ [IM&C ha rilevato che AdSP-MLO attribuisce il traffico sulla base della banchina di ormeggio. Le navi Ro-Ro che ormeggiano a Ponte Somalia sono generalmente dotate di un portellone posteriore per l'accesso e devono quindi necessariamente utilizzare la scassa posta su Calata Tripoli, che fa invece parte dell'area in concessione all'ATI.]

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, disponibili sul sito istituzionale; AdSP-MLO, risposta del 18/9/23, doc. 67.2

V.1.1. Terminal San Giorgio

16. TSG opera esclusivamente attraverso un *terminal* dedicato prevalentemente al traffico marittimo di merci su rotabili (traffico Ro-Ro), localizzato nel porto di Genova. Tale terminal si articola su due compendi: (a) il compendio Ponte Libia, che insiste sulla concessione detenuta dall'ATI Messina-San Giorgio, di cui IM&C è mandataria; (b) il compendio Ponte Somalia, per il quale TSG detiene una specifica concessione che scadrà il 31 dicembre 2033.

Circa l'80% della merce gestita (in tonnellate) e oltre il 35% dei ricavi provengono dal traffico di merci su rotabili, il rimanente da *container*¹⁹ e merci varie. La quasi totalità del traffico Ro-Ro gestito da TSG riguarda le linee cargo del gruppo Grimaldi da/per la Sardegna, la Sicilia e altre località del Mediterraneo occidentale.

17. Come risulta dai dati dell'AdSP-MLO riportati nella tabella 1, mentre la movimentazione di *container* e merci varie è concentrata su Ponte Libia, il traffico di merci su rotabili è suddiviso quasi equamente tra Ponte Somalia (43% in volume) e Ponte Libia. Tale attribuzione appare basata sulla banchina utilizzata per l'ormeggio della nave²⁰: le navi di Grimaldi ormeggiano generalmente a Ponte Somalia levante²¹, utilizzando la scassa di Calata Tripoli, posta nell'area concessa all'ATI.

Ponte Somalia contiene un'ampia area di sosta (circa 60.000 mq) dei mezzi da imbarcare/sbarcare sulle navi, di estensione pari a circa il 30% dell'intera area gestita da TSG. Data la natura dell'attività del terminal per merci su rotabili, che richiede la disponibilità di ampie aree per la sosta e la movimentazione di camion, autotreni e semirimorchi, la disponibilità di tale area di sosta svolge una funzione essenziale nel garantire l'operatività del *terminal* TSG²².

V.1.2. L'ATI Messina - San Giorgio

18. Il funzionamento dell'ATI Messina – San Giorgio è regolato da un Programma di attività unico, approvato da AdSP-MLO, del cui raggiungimento sono solidalmente responsabili entrambi i soci IM&C e TSG²³.

19. Come confermato da IM&C in audizione e come previsto dal *business plan* dell'ATI²⁴, i due soci hanno distinto le proprie aree di attività all'interno dell'ATI: IM&C non prevedeva di sviluppare traffico rotabili o merci varie e si è dedicato quasi esclusivamente al traffico *container*, mentre TSG fin dall'inizio ha inteso sviluppare il traffico rotabili e, in misura molto minore, il traffico *container* e merci varie.

¹⁹ [I servizi di terminal container sono forniti a CMA CGM, Tarros, Arkas Line, Melfi Marine.]

²⁰ [Cfr. verbale audizione IM&C (doc. 108).]

²¹ [Cfr. la delibera del Comitato di Gestione di AdSP-MLO del 30/12/2021 (https://docvia.regione.liguria.it/screening/S944/nota%20al%20MASE%20Prot-2023-0964136%2005.07.23/ALLEGATO%204%20Dellibera%20104_5_2021.pdf), in cui si afferma (pag. 5.6) che il 41% delle navi di Grimaldi avrebbe utilizzato la banchina di Ponte Somalia levante nelle ultime annualità e solo una esigua minoranza quella di Ponte Somalia ponente.]

²² [Ciò appare confermato indirettamente da]

²³ [Cfr. la lettera h) delle Premesse dell'Atto sostitutivo di concessione demaniale del 1° luglio 2011 (secondo la quale le due imprese associate "sono solidalmente responsabili per ogni e qualunque obbligo discendente dalla concessione") e l'articolo 5 del medesimo Atto, nonché i verbali delle audizioni con IM&C (27 marzo 2024) e AdSP-MLO (9 aprile 2024).]

²⁴ [Cfr. allegati 1 e 2 al verbale dell'audizione di AdSP-MLO.]

20. TSG gode di autonomia commerciale in relazione alle condizioni praticate per i servizi offerti nel compendio di Ponte Libia²⁵. Ciò appare confermato sia dal tenore dei contratti che TSG stipula con i propri clienti, che non distinguono tra le attività svolte sui due compendi²⁶, sia dalle tariffe di riferimento pubblicate dall'AdSP-MLO²⁷, che non fanno distinzione tra i due compendi e appaiono strutturate in maniera differente da quelle di IM&C. Peraltro, le tariffe di riferimento di TSG per i rotabili sono significativamente aumentate nel 2023, a differenza di quelle praticate da IM&C.

21. Tale autonomia commerciale si esplica tuttavia nel quadro degli obiettivi di traffico previsti dal Programma di attività dell'ATI²⁸. IM&C, anche in quanto socio mandatario e rappresentante dell'ATI, è quindi tenuto a verificare la coerenza delle determinazioni commerciali di TSG con gli impegni assunti in solido nei confronti di AdSP-MLO²⁹, avendo il potere di influire sulla gestione dello stesso.

Inoltre, IM&C, in quanto mandatario, gestisce le richieste di manodopera portuale necessarie all'ATI e in particolare a TSG (la gestione delle merci rotabili è labour-intensive rispetto a quella di *container* e merce varia)³⁰.

22. Sulla base di tali elementi, nella situazione *pre merger* l'attività dall'ATI Messina - San Giorgio sul compendio di Ponte Libia, seppure affidata alla gestione operativa di TSG, può essere qualificata come controllata congiuntamente da IM&C e TSG.

V.1.3. Ignazio Messina & C.

23. IM&C opera principalmente nel trasporto marittimo di merci, che rappresenta l'85% dei ricavi non consolidati del gruppo e oltre il 90% di quelli consolidati e produce il [70-90%] del margine operativo della società³¹.

IM&C gestisce inoltre un'attività terminalistica nel porto di Genova e un sistema logistico integrato di servizi a terra imperniato su quattro *terminal* intermodali di proprietà³² collegati via ferrovia al *terminal* marittimo genovese. La società fornisce anche servizi industriali di riparazione e manutenzione in ambito portuale. Gran parte di tali servizi sono consumati all'interno della stessa IM&C, trattandosi di attività serventi rispetto al trasporto marittimo di *container*, volte a offrire un servizio più completo ai clienti di tale servizio.

24. Gran parte dei volumi trasportati e del fatturato realizzato nel trasporto marittimo proviene dal trasporto di *container* standard.

Circa il [20-40%] del fatturato del trasporto marittimo deriva da attività differenti dal trasporto di *container standard*, tra cui in particolare il *project cargo*. La nuova flotta di navi *full container*, che ha sostituito la flotta di navi Con-Ro dismessa per sanare la situazione finanziaria della società (cfr. *infra*), è stata equipaggiata con specifiche attrezzature in modo da poter trasportare merce varia, rotabili e pezzi eccezionali, anche mediante *container* non standard, in continuità con la storica capacità di IM&C di offrire servizi flessibili ed innovativi ai propri clienti, in particolare nel *project cargo*.

25. IM&C attualmente opera sulle rotte principali con una flotta di proprietà e sulle altre con navi a noleggio, acquisite su un mercato dove c'è ampia disponibilità di navi; solo due di esse sono state noleggiate da una società del gruppo MSC.

Sulle rotte da/per l'Africa Occidentale (che rappresentano il [5-10%] circa in volume dei trasporti *container deep sea* effettuati da IM&C) la società opera mediante uno *slot charter agreement* con MSC.

26. Il *business* terminalistico di IM&C rappresenta meno del 10% dei ricavi non consolidati di IM&C e valeva nel 2023 il 10% circa del margine operativo netto consolidato di IM&C.

L'area su cui si svolge tale attività – denominata anche Intermodal Marine Terminal ("IMT") – si articola su due compendi: (a) Ponte Ronco, per il quale IM&C detiene una specifica concessione; e (b) Ponte Canepa, che insiste sull'area in concessione all'ATI Messina-San Giorgio.

27. IM&C effettua prevalentemente servizi di *terminal* per *container* (oltre l'80% in volume), offerti per circa due terzi su Ponte Ronco e per il rimanente sull'area in concessione all'ATI (Ponte Canepa). Le residue attività di *project cargo* e rotabili sono svolte su Ponte Ronco.

La maggior parte dell'attività è svolta per conto proprio (Linee Messina); sono forniti servizi di *terminal container* su base regolare anche alle compagnie CNAN e Akkon Lines, ma non al gruppo MSC.

²⁵ [Cfr. verbale audizione IM&C del 27 marzo.]

²⁶ [Cfr. i contratti allegati alla risposta alla richiesta di informazioni interrutiva dei termini.]

²⁷ [Cfr. i decreti di AdSP-MLO di pubblicazione delle tariffe adottate dalle imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali ai sensi dell'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994 n. 84 nello scalo di Genova e Savona per gli anni 2021 (decreto n. 233), 2022 (decreto n. 247) e 2023 (decreto n. 280), disponibili nella sezione "Amministrazione trasparente" del sito istituzionale di AdSP-MLO.]

²⁸ [Cfr. verbali audizioni IM&C (27 marzo) e AdSP-MLO.]

²⁹ [Cfr. verbale audizioni IM&C (27 marzo).]

³⁰ [Cfr. verbale audizione AdSP-MLO.]

³¹ [Cfr. relazione sulla gestione allegata alla bozza del bilancio 2023 (allegato 1 al verbale dell'audizione del 16 aprile 2024). Il 2023 appare più rappresentativo dell'effettivo peso relativo di tali business unit, risentendo in misura assai minore dell'esplosione dei noli marittimi che ha caratterizzato gli anni recenti.]

³² [Milano Segrade, Dinazzano (Reggio Emilia), Brescia e Vicenza.]

28. Nel corso del 2023 sono cresciuti i volumi di merci rotabili e merci varie gestite conto terzi. In tale periodo hanno fatto saltuariamente scalo presso ponte Ronco anche le navi Ro-Ro di GNV³³.

V.1.4. I soci di IM&C

29. Come già indicato IM&C è controllata congiuntamente da GM e Marinvest.

GM è una società *holding*, che non detiene partecipazioni significative in altre imprese oltre IM&C.

30. Marinvest S.r.l., co-controllante di IM&C, controlla Stazioni Marittime S.p.A., che gestisce un *terminal* traghetti e crociere nel porto antico di Genova. Il servizio di *terminal* per le navi Ro-Pax si svolge su Ponte Caracciolo, Ponte Assereto e Ponte Colombo. Ponte Assereto serve regolarmente anche navi Ro-Ro³⁴.

Marinvest controlla, altresì, GNV - Grandi Navi Veloci S.p.A., attiva nel trasporto di passeggeri e merci mediante navi Ro-Pax e Ro-Ro da Genova e da altri porti.

31. MSC, controllante indiretta di Marinvest, è il principale concorrente di IM&C nel trasporto marittimo di *container*, che costituisce come visto il *core business* di IM&C.

MSC è il primo operatore nel mercato del trasporto merci tramite *container*, con un bilancio che, secondo notizie di stampa*, nel 2022 ha raggiunto ricavi per 86,4 miliardi di euro e profitti netti di 36,2 miliardi di euro, con una liquidità di cassa di 63 miliardi di euro.

32. Il gruppo MSC ha effettuato un importante intervento finanziario in IM&C nel 2017-19, con la conseguente acquisizione del 49% del capitale e del controllo congiunto della società.

A seguito del successo del Piano di Risanamento nel 2023 la società ha oggi azzerato i debiti con i creditori bancari³⁵ derivanti da tale Piano. Come parte di tale Piano, la società ha venduto la flotta di proprietà³⁶, parte della quale era stata conferita in Ro-Ro Italia S.p.A. a garanzia dei creditori. La vendita delle navi conferite a Ro-Ro Italia - due delle quali erano subnoleggiate da MSC a IM&C - ha peraltro risolto un importante legame economico con MSC³⁷.

Allo stato, non risultano iscritti a bilancio crediti/debiti finanziari nei confronti di MSC che, a sua volta, non presta garanzie finanziarie a favore di IM&C. I debiti e crediti commerciali nei confronti di MSC appaiono di importo modesto (meno di 5 milioni di euro) rispetto alla dimensione della società, all'importo totale dei debiti commerciali (meno dell'11%) e dei crediti commerciali (meno del 9%).

33. Gli elementi a disposizione indicano che GM e IM&C disponevano già prima dell'ingresso di MSC nel capitale di IM&C di un proprio *know-how* e delle tecnologie necessarie alla gestione sia del *business* terminalistico, sia del trasporto marittimo, dove peraltro IM&C ha competenze specifiche differenti da quelle del *global carrier* MSC (servizi flessibili, trasporto di pezzi fuori misura in *container* non *standard*, ecc.) e organizza i propri servizi in maniera differente da MSC per offrire un servizio differenziato³⁸.

34. L'attività di IM&C è svolta, come visto, con navi di proprietà o a noleggio, solo due di queste ultime sono state noleggiate da una società del gruppo MSC.

35. L'attività terminalistica gestita da IM&C è largamente indipendente dal gruppo MSC in termini di costi e ricavi. Infatti, dal lato dei ricavi, si rileva come il *terminal* marittimo di IM&C sia quasi completamente asservito a GM e le navi del gruppo MSC lo utilizzano su base prevalentemente saltuaria, anche in funzione della saturazione del *terminal* di Stazioni Marittime³⁹.

Per quanto riguarda la porzione dell'ATI gestita operativamente da TSG, essa non serve, se non in via eccezionale, navi del gruppo MSC.

Infine, il gruppo MSC non fornisce *input* al *Terminal Business*.

³³ [Cfr. risposta del 29 gennaio 2024 alla richiesta di informazioni interrutiva (doc. 61). Si tratta di un numero estremamente esiguo ([omissis]) di toccate.]

³⁴ [Cfr. previsioni dei movimenti delle navi della Capitaneria del Porto di Genova (doc. 110).]

* [Cfr. Shipping Italy del 2 ottobre 2023 (<https://www.shippingitaly.it/2023/10/02/rivelati-i-numeri-del-bilancio-straordinariamente-positivo-di-msc-nel-2022/>).]

³⁵ [Cfr. bozza del Bilancio di esercizio 2023. Secondo il Bilancio 2022, IM&C "alla data del 31 dicembre 2022, ha rispettato tutti gli impegni di rimborso assunti nell'ambito dell'Accordo di Risanamento con le Banche" e ha anzi rimborsato anticipatamente una consistente fetta del proprio indebitamento. Ciò ha permesso la risoluzione dell'Accordo di Risanamento nell'ottobre 2022 e la sua sostituzione con un Accordo di Rimborso per il 2023, che è stato completamente onorato.]

³⁶ [Cfr. bozza del Bilancio 2023 e verbale audizione 16 aprile. Le ultime cessioni sono avvenute nel 2023.]

³⁷ [Gli acquisti da MSC che figuravano Nei bilanci 2022 e 2023 figurano acquisti da MSC rispettivamente per circa 32 milioni e 28 milioni di euro, dovuti in larga misura ai sub-noleggi delle due navi di Ro-Ro Italia noleggiate da questa a MSC.]

³⁸ [IM&C è in grado di offrire un servizio diretto da/per l'Africa orientale e del Sud, che permette di ridurre significativamente i tempi di transito rispetto ai servizi che utilizzano comunemente il trasbordo in un porto intermedio (come nel caso di MSC).]

³⁹ [Come confermato in audizione da AdSP-MLO.]

V.2. L'assetto di controllo di IM&C e del Terminal Business

V.2.1. Il Patto Parasociale di IM&C

36. Come stabilito nel provvedimento di non avvio istruttoria della concentrazione C/12255⁴⁰, IM&C è assoggettata al controllo congiunto di diritto di GM e Marininvest attraverso un Patto Parasociale, che prevede: (i) la composizione paritaria del Consiglio di Amministrazione (di seguito, "CdA"), che impedisce a ciascun socio di detenere la maggioranza assoluta richiesta dall'articolo 2388 Cod.Civ.; e (ii) l'attribuzione di un importante potere di veto a entrambi i soci mediante la richiesta di una elevata maggioranza qualificata, che comprende gran parte degli amministratori designati da ciascun socio, per decidere sulle *Board of Directors' Reserved Matters*⁴¹.

37. Il Patto Parasociale prevede altresì (articolo 6) che GM, previa consultazione con Marininvest, abbia il diritto di nominare l'Amministratore Delegato ("AD") e il Vice Presidente Esecutivo di IM&C e il Presidente del CdA di IM&C (collettivamente, i "CEOs"). Il Presidente del CdA e l'AD avranno tutti i poteri necessari per gestire IM&C e le sue controllate, sulla base del *Business Plan* e del *Budget*, e di supervisionare e dirigere i dirigenti esecutivi apicali ("key executives") ad essi sottoposti ai fini dell'implementazione del Budget e del Business Plan. Il *Chief Financial Officer* è tuttavia nominato dall'AD all'interno di una terna proposta da Marininvest, previa consultazione con GM⁴².

38. I poteri delegati ai CEOs e ai *key executives* sono definiti dalla *Delegation of Authority Matrix* allegata al Patto, la quale identifica quali organi⁴³ o figure apicali⁴⁴ hanno il potere di autorizzare una serie di decisioni operative relative ad attività (investimenti/disinvestimenti, spese operative, spese capitali, rendiconti finanziari, operazioni bancarie) previste e non previste dal *Budget* di IM&C e delle società controllate o collegate a IM&C e delle *joint ventures* cui IM&C partecipa.

La *Matrix* specifica le decisioni che richiedono l'approvazione da parte dei rappresentanti di Marininvest nel CdA in IM&C.

39. Il Patto prevede altresì (articolo 7) la creazione di *Comitati* paritetici il cui compito è quello di "supervisionare e supportare" i CEOs, [omissis].

40. Il Patto (articolo 12.1.3)⁴⁵ prevede infine che tutti gli amministratori godano comunque del diritto di ricevere, nel contesto delle riunioni del CdA di IM&C, di tutte le informazioni necessarie a tenerli adeguatamente informati circa l'andamento del settore e degli affari di IM&C e delle sue controllate, ivi inclusi dati mensili di contabilità direzionale, statistiche operative e informazioni commerciali.

V.2.2. Le modifiche al Patto Parasociale in relazione al Terminal Business

41. A seguito della citata autorizzazione dell'operazione di concentrazione C/12255, IM&C ha chiesto l'autorizzazione dell'Autorità Portuale di Genova - oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ("AdSP-MLO") - al subentro nella concessione per l'attività terminalistica originariamente rilasciata a GM⁴⁶.

AdSP-MLO ha subordinato tale autorizzazione all'esclusione dell'influenza di Marininvest sull'attività terminalistica di IM&C. Ciò al fine di superare il divieto di cumulo di più concessioni in capo al medesimo soggetto (di cui al testo allora vigente dell'articolo 18, comma 7, della legge n. 84/1994).

42. GM e Marininvest hanno, quindi, modificato il Patto Parasociale esaminato dall'Autorità nella concentrazione C/12255, prevedendo un diverso regime decisionale per le *Terminal Business Reserved Matters* discusse dal CdA, in virtù del quale [omissis]. In tal modo, nessuno dei soci ha diritto di veto nelle *Terminal Business Reserved Matters*, mentre GM ha il potere di far approvare le decisioni condivise dal Presidente del CdA, di propria designazione [omissis].

Le *Terminal Business Reserved Matters* comprendono⁴⁷ [omissis].

43. Nella Section 5.4.2 dello *Shareholders Agreement* si afferma⁴⁸ che la previsione di una *governance* specifica ha lo scopo di escludere il controllo congiunto di Gruppo Messina e di Marininvest sul c.d. *Terminal Business*, attraverso [omissis].

44. Quanto al perimetro oggettivo del c.d. *Terminal Business*, il Patto rimanda alla definizione [omissis]⁴⁹.

⁴⁰ [Provvedimento n. 27917 del 25 settembre 2019, C/12255 - Marininvest-Gruppo Messina/Ignazio Messina & C.-Ro-Ro Italia, cit..]

⁴¹ [Le materie di competenza esclusiva del CdA comprendono decisioni strategiche essenziali quali [omissis].]

⁴² [Cfr. punto 6.2: [omissis].]

⁴³ [L'approvazione del CdA di IM&C è richiesta [omissis].]

⁴⁴ [Per la maggior parte delle decisioni per le quali non è richiesta l'approvazione del CdA è necessaria l'approvazione di [omissis].]

⁴⁵ [Cfr. articolo 12.1.3 del Patto: [omissis].]

⁴⁶ [Al momento dell'accordo tra Gruppo Messina S.p.A. e MSC, Gruppo Messina S.p.A. esercitava direttamente l'attività terminalistica, mentre IM&C (interamente controllata da Gruppo Messina S.p.A.) esercitava il trasporto marittimo di merci. L'accordo prevedeva il conferimento delle attività terminalistiche in IM&C e quindi un mutamento del controllo del concessionario di tali attività, che doveva essere autorizzato dal concedente - l'Autorità Portuale di Genova, oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ai sensi degli atti di concessione assentiti a Gruppo Messina in relazione a Ponte Ronco e all'ATI Messina - San Giorgio.]

⁴⁷ [Cfr. Section 5.4.1 dello *Shareholders Agreement* modificato il 29 giugno 2020 (allegato F.4.2 alla Notifica).]

⁴⁸ [omissis].

⁴⁹ [Cfr. [omissis] del *Framework Agreement* tra Gruppo Messina, IM&C e RORO Italia S.r.l..]

Tale perimetro include quindi l'intera concessione detenuta dall'ATI Messina-San Giorgio, di cui fa parte il Compendio Ponte Libia dove TSG svolge parte della propria attività.

45. AdSP-MLO ha preso atto di queste modifiche al Patto Parasociale e ha dato il proprio nulla-osta alla modifica del controllo del concessionario, ritenendo il nuovo Patto Parasociale idoneo a evitare il cumulo di concessioni⁵⁰.

V.3. La concentrazione comunicata alla luce dell'attuale assetto di controllo del Terminal Business

46. Considerato che l'esercizio del voto preponderante (*casting vote*) ha ad oggetto un ampio ventaglio di materie strategiche, che il diritto antitrust ha considerato tipicamente in grado di conferire il controllo sulla gestione ordinaria di una società o di un ramo d'azienda, si deve ritenere, conformemente alla *Jurisdictional Notice* della Commissione Europea, che il *Terminal Business* di IM&C ricada nel controllo esclusivo di Gruppo Messina S.p.A., nella misura in cui non intervengano circostanze suscettibili di limitare in pratica l'importanza e l'efficacia di tale voto⁵¹.

47. Alla luce del controllo esclusivo di GM sul *Terminal Business*, l'operazione comunicata comporterà:

(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 da parte di Gruppo Messina (attraverso IM&C) e TSG; nonché

(ii) l'acquisizione del controllo congiunto di Gruppo Messina e Marininvest, attraverso IM&C, del compendio in concessione a TSG localizzato su Ponte Somalia, attualmente non ricompreso nel *Terminal Business*.

V.4. I mercati rilevanti per la valutazione dell'operazione in esame

48. In ragione dell'operatività delle imprese coinvolte, l'operazione determina sovrapposizioni orizzontali nella fornitura di servizi di terminal merci per le merci varie (*break bulk*), per i *container* e per le merci rotabili.

49. 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.

50. Poiché i servizi di *terminal* merci possono essere considerati un input del servizio di trasporto marittimo di merci e il gruppo MSC, co-controllante di IM&C, opera nel trasporto marittimo di *container* e di merci rotabili, 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").

V.4.1. Il mercato dei servizi di terminal per merci varie (break bulk)

51. 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 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.

52. 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.

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

V.4.2. Il mercato dei servizi di terminal container

54. Secondo la consolidata prassi nazionale e comunitaria⁵², 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*.

⁵⁰ [Cfr. allegato 3 verbale audizione AdSP-MLO.]

⁵¹ [Cfr. §. 82: "Affinché esista controllo congiunto, una sola delle imprese madri non dovrebbe poter esprimere un voto preponderante in quanto questo determinerebbe il controllo esclusivo da parte dell'impresa che dispone del voto preponderante, Vi può essere tuttavia un controllo congiunto quando il voto preponderante ha in pratica un'importanza e un'efficacia limitate. [...]".]

⁵² [Cfr., ad esempio, decisione della Commissione europea del 29 aprile 2022, M.10522 - Hapag-Lloyd / Eurogate / Eurogate Container Terminal Wilhelmshaven.]

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*).

55. TSG si caratterizza come *terminal gateway*, come tutti i *terminal container* del porto di Genova, in grado di servire portacontainer di medie dimensioni⁵³, operanti su rotte oceaniche (ad esempio America Centrale, Africa Occidentale) e mediterranee.

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

56. 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 Ligure⁵⁴ a Livorno⁵⁵ - che si caratterizzano tutti come *terminal gateway*, in virtù della netta prevalenza del traffico *hinterland*.

In realtà, nella prassi comunitaria sono stati considerati, alla luce dell'intensità dei vincoli concorrenziali esercitati dai *terminal container* collocati nei vari porti⁵⁶, ambiti concorrenziali che vanno da un centinaio di km (Anversa - Rotterdam⁵⁷) a circa 240 km (i porti tedeschi del mare del Nord da Amburgo a Emden) fino a circa 500-1000 km (il Northern Range da Le Havre o Anversa ad Amburgo⁵⁸), per cui la *catchment area* indicata dalle Parti costituisce solo un riferimento iniziale per l'analisi.

57. Il porto di Genova è il più grande porto *gateway* italiano⁵⁹, 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*).

58. 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.

V.4.3. Il mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili

V.4.3.a. Il mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili: definizione merceologica

59. I compendi gestiti da TSG costituiscono il maggior *terminal* "conto terzi" per merci su rotabili del porto di Genova, movimentando circa il 45% 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.

60. 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 (ad esempio 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.

⁵³ [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.]

⁵⁴ [La distanza stradale da Genova è di circa 57 km.]

⁵⁵ [La distanza stradale da Genova è di circa 176 km.]

⁵⁶ [Cfr., ad esempio, la discussione nell'ambito delle decisioni della Commissione europea del 5 giugno 2008, M5066 - Eurogate / APMM, e del 31 luglio 2017, M.8459 - TIL / PSA / PSA DGD.]

⁵⁷ [Cfr. decisione della Commissione europea M.8459, cit.. La Commissione, pur lasciando aperta la definizione del mercato geografico, riporta che molti rispondenti avevano indicato il porto di Rotterdam come più importante concorrente del porto di Anversa (che dista meno di 100 km) e quello verso cui avrebbero trasferito le proprie spedizioni in caso di aumento del 5-10% del prezzo dei servizi terminalistici.]

⁵⁸ [Cfr. decisione della Commissione europea M10522, cit..]

⁵⁹ [La quota di container trasbordati è stata inferiore al 15% nel 2021-22.]

61. 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, ad esempio dal *Far East* verso l'Europa.

62. Nella prassi decisionale comunitaria⁶⁰ e nazionale⁶¹, 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 comunitaria⁶² 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.

63. 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, già in sede di notifica, che "alcuni terminali Ro-Pax, come ad esempio Stazioni Marittime, hanno la capacità di offrire servizi terminalistici a entrambi i tipi di navi".

64. 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 passeggeri⁶³ 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 le manovre 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 ad 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-Ro⁶⁴.

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.

⁶⁰ [Cfr. decisioni della Commissione europea del 2 aprile 2012, M.6305 - DFDS / C.RO Ports / Alvsborg e del 17 giugno 2010, M.5756 - DFDS / Norfolk del 17/6/2010 e i precedenti ivi citati.]

⁶¹ [Cfr. ad esempio provvedimento n. 27917 del 25 settembre 2019, C/12255 - Marininvest – Gruppo Messina / Ignazio Messina & C. – Ro-Ro Italia, in Bollettino n. 42/2019.]

⁶² [Cfr. decisione della Commissione europea M.6305, cit., §.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.]

⁶³ [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.]

⁶⁴ [Cfr. docc. 58 e 60.]

V.4.3.b. Il mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili: estensione geografica

65. Quanto alla dimensione geografica del mercato dei servizi di *terminal* per merci rotabili, 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.

66. Le Parti ritengono infatti 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 per raggiungere Genova o Livorno da alcune località rappresentative della Lombardia e del Nord-Est considerate⁶⁵ sarebbero generalmente contenute in meno di un'ora e anche quando maggiori (come nel caso di Milano⁶⁶) 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.

67. 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; e (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.

68. Occorre preliminarmente osservare che non appare corretto estendere al mercato dei servizi di *terminal* per merci rotabili conclusioni raggiunte per il mercato dei servizi di *terminal container*, in quanto l'estensione geografica di quest'ultimo appare influenzata da considerazioni e circostanze di carattere diverso⁶⁷ da quelle che valgono per i *terminal* rotabili che servono soprattutto il traffico delle c.d. Autostrade del Mare. La stessa prassi della Commissione⁶⁸ appare orientata a definire i mercati secondo un approccio caso per caso che ha portato a valutare le concentrazioni sulla base sia di un mercato limitato al porto dove è localizzato il *terminal* oggetto della transazione, sia di un mercato comprendente il bacino di attrazione dei porti in una certa area⁶⁹.

69. Con riferimento ai *terminal* rotabili, gli elementi a disposizione dell'Autorità indicano 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.

70. 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 le regioni di provenienza/destinazione di gran parte delle merci imbarcate/sbarcate a Livorno.

71. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, in precedenti interlocuzioni, aveva affermato che *"Livorno è il porto di riferimento della Toscana, dell'Emilia Romagna e della Bassa Padana e serve anche l'intero Nord-Est e parte della Liguria [...] Livorno è il primo porto italiano per volumi di traffico rotabile verso la Sardegna, la Sicilia e la Corsica e che vi è anche un traffico significativo verso la Spagna e la Tunisia. Grazie alla eccellente posizione geografica, il porto di Livorno svolge un ruolo di rilievo nel trasporto marittimo di auto nuove; in particolare, le auto provenienti dal Sud-est asiatico transitano attraverso Livorno per essere redistribuite nel Centro-Nord Italia e in Europa"*⁷⁰.

72. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (di seguito, "AdSP-MLO") ha suggerito, in risposta⁷¹ ad 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, oltre che alla Toscana, all'Emilia-Romagna a est di Parma e al resto del Veneto. Le verifiche svolte dall'AdSP-MLO fanno emergere un netto vantaggio nei

⁶⁵ [Brescia e Milano per la Lombardia, Padova e Modena per il Nord-Est.]

⁶⁶ [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).]

⁶⁷ [Ad esempio, disponibilità e qualità dei collegamenti ferroviari del terminal portuale, che possono ampliare significativamente l'hinterland potenziale del terminal container verso le regioni meglio collegate via ferrovia.]

⁶⁸ [Cfr. decisione della Commissione europea del 25 giugno 2013, M6917 - FSI / Merit / Yildirim / CMA CGM.]

⁶⁹ [Cfr. decisioni della Commissione europea M6917e M6305 cit..]

⁷⁰ [Cfr. doc. 229.1.]

⁷¹ [Cfr. doc. 13.]

costi di trasporto terrestre da Genova verso Milano e Piacenza rispetto a Livorno⁷², la convenienza del trasporto da Genova anche da Brescia⁷³ e la quasi equivalenza⁷⁴ dei costi di trasporto terrestre da Verona verso Genova (282 km, 3h4') e Livorno (309 km, 3h19').

73. Uno studio accademico⁷⁵ ha esaminato, attraverso un modello teorico calibrato su dati reali e questionari ai trasportatori, le rotte seguite dagli autotrasportatori per trasportare le merci in Sicilia attraverso le Autostrade del Mare⁷⁶.

Il modello teorico, che tiene conto sia dei costi vivi di trasporto che del valore del tempo, predice che il porto di Genova sarà scelto per i trasporti – sia accompagnati che non accompagnati – che hanno origine a Milano, Torino e Genova e destinazione sia nella Sicilia occidentale che in quella orientale. Il porto di Livorno sarà invece scelto per i trasporti non accompagnati⁷⁷ con origine Trieste, Venezia, Bologna, Firenze e Livorno e destinazione la Sicilia occidentale⁷⁸.

Dai questionari inviati ai trasportatori è invece emerso che Genova era il porto di imbarco per le spedizioni dall'Italia Nord-Occidentale, qualsiasi fosse la destinazione in Sicilia. Livorno era il porto di imbarco per le spedizioni dall'Italia del Nord-est alla Sicilia occidentale (se il trasporto era organizzato da una ditta dell'Italia settentrionale)⁷⁹.

74. 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.

Il porto di Marina di Carrara è stato indicato come possibile alternativa da Grendi⁸⁰ e da un autotrasportatore⁸¹, 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 Grendi⁸² 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.

75. Grimaldi⁸³ ha escluso la sostituibilità del porto di Livorno con quello di Genova, a motivo delle differenti aree servite (Piemonte, parte della Lombardia e della Francia per Genova; Toscana, Emilia, parte della Lombardia e il Nord-est per Livorno).

76. L'esistenza di una differente *catchment area* per i porti di Genova e Livorno emerge anche dalle risposte della maggioranza degli autotrasportatori sentiti⁸⁴, 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 ritiro.

77. 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"⁸⁵.

⁷² [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).]

⁷³ [Il costo di trasporto terrestre da Genova sarebbe di 711 euro contro 865 euro da Livorno.]

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

⁷⁵ [Lupi M., Farina A., Orsi D., Pratelli A., *The capability of Motorways of the Sea of being competitive against road transport. The case of the Italian mainland and Sicily*, *Journal of Transport Geography*, 58 (2017), pp. 9-21.]

⁷⁶ [Al tempo era possibile raggiungere Palermo da Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Salerno e Catania da Genova, Livorno, Ravenna, Napoli, Salerno, Brindisi.]

⁷⁷ [Per quelli accompagnati con origine a Trieste, Venezia, Bologna, Firenze e Livorno e destinazione la Sicilia occidentale veniva preferito il porto di Civitavecchia, in quanto il costo vivo del trasporto accompagnato risultava inferiore.]

⁷⁸ [Per la Sicilia orientale viene preferito il porto di Ravenna che ha un collegamento diretto con Catania e costi più bassi, sia per i trasporti accompagnati che per quelli non accompagnati. Se l'origine è Livorno il porto preferito è Livorno.]

⁷⁹ [Gli spedizionieri siciliani preferivano invece la Ravenna - Catania.]

⁸⁰ [Cfr. doc. 36.]

⁸¹ [Cfr. doc. 49.]

⁸² [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.]

⁸³ [Cfr. doc. 12.]

⁸⁴ [Cfr. doc. 43, 44, 45, 46, 47, 49, 52, nonché i docc. 184-187, 189-225, 228, 234, 237, 239.]

⁸⁵ [Cfr. doc. 47. Nello stesso senso docc. 44 e 52.]

Grendi, che opera sia come terminalista a Marina di Carrara sia 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"⁸⁶.

78. Infine, le risposte a un ulteriore questionario inviato a un campione di autotrasportatori⁸⁷ che utilizzano i porti di Genova e Livorno indicano una limitata sovrapposizione delle *catchment area* dei due porti.

Ventiquattro delle venticinque imprese⁸⁸ che utilizzano il porto di Genova lo fanno per trasporti che hanno origine/destinazione in province situate in Piemonte, Liguria o Lombardia; un poco meno di un terzo usa il porto di Genova anche per trasporti aventi origine/destinazione nella provincia di Piacenza, un sesto per trasporti provenienti/diretti in Emilia (due specificano la parte occidentale della regione), un terzo anche per trasporti provenienti/diretti a Verona.

La Toscana è l'unica o una delle province di origine/destinazione delle spedizioni per ventiquattro delle ventinove imprese che utilizzano il porto di Livorno⁸⁹. Oltre metà di esse aggiunge anche origini/destinazioni in Emilia-Romagna, Veneto, Friuli, Umbria e Marche, mentre un quinto aggiunge a queste ultime anche una o più province lombarde (come Brescia e Mantova). La sovrapposizione tra le *catchment areas* dei due porti appare quindi limitata all'Emilia (la Romagna è servita attraverso Livorno) e alle province di Brescia, Verona e Mantova.

In particolare, quattordici dei sedici rispondenti che utilizzano entrambi i porti di Genova e Livorno separano in maniera netta le aree di origine/destinazione per le quali si servono del porto di Genova o di quello di Livorno e utilizzano il primo per il Nord-Ovest e, in metà dei casi, per uno-due province tra Verona, Piacenza e l'Emilia Occidentale.

Oltre l'80% dei rispondenti validi ha affermato che non considererebbe uno spostamento di parte delle proprie spedizioni da Genova (o da Livorno verso Genova) in caso di un aumento del 5%-10% dei costi di trasporto da Genova (o Livorno), a causa dei maggiori costi vivi (carburanti, autista, in alcuni casi la sosta) e dei costi di riorganizzazione che ciò comporterebbe, sia per l'azienda che per gli autisti.

V.4.3.c. La struttura del mercato

79. 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 2 seguente, assieme alle quote di mercato in termini di merci su rotabili movimentate.

⁸⁶ [Cfr. doc. 36.]

⁸⁷ [Al questionario hanno risposto quarantaquattro imprese su sessantadue contattate, ma solo trentotto hanno fornito risposte utilizzabili.]

⁸⁸ [Una utilizza Genova esclusivamente per trasporti da Verona.]

⁸⁹ [Quattro imprese hanno dichiarato di servire da Livorno solo alcune province della Lombardia (BS, MI), dell'Emilia e del Veneto (VR). Una serve Bergamo e in misura minore Aosta.]

Tabella 2: quote di mercato dei terminal (media rotabili movimentati 2021-22)

	Inclusa Marina di Carrara (MdC)	Senza MdC	Compagnie servite
TSG	[25-30]	[25-30]	Grimaldi
	<i>di cui concessione TSG su Ponte Somalia</i>	[10-15]	
	<i>di cui ATI Messina – San Giorgio (Ponte Libia)</i>	[15-20]	
Terminal Business Gruppo Messina	[0-5]	[0-5]	Gruppo Messina, altri
	<i>di cui concessione Ponte Ronco</i>	[0-5]	
	<i>di cui ATI Messina – San Giorgio</i>	0	0
Stazioni Marittime (Marinvest)	[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

80. Come emerge dalla tabella, molti *terminal* operano soltanto traffici *captive*, cioè hanno come clienti società controllate o collegate.

Grendi, Forship e Savona Terminal Auto movimentano volumi totalmente *captive*.

I traffici gestiti da Stazioni Marittime sono attribuibili per poco più del [50-70%] alla controllata GNV e per la quasi totalità del rimanente⁹⁰ a Moby S.p.A. - società che detiene una partecipazione di minoranza in Stazioni Marittime S.p.A. e che è a sua volta partecipata al 49% da SAS Shipping Agencies Services S.A. (controllante di Marinvest) - e potrebbero, quindi, essere considerati allo stato sostanzialmente *captive*.

Sono invece movimentazioni *non captive* quelle di TSG su Ponte Somalia (circa il [30-35%] del totale *non captive*), quelle dell'ATI Messina – San Giorgio (circa il [40-45%], controllato congiuntamente da GM e TSG), quelle di Gruppo Messina su Ponte Ronco (circa il [1-5%]) e quelle di Genoa Port Terminal (circa il [15-20%] del totale *non captive*). I traffici *non captive* attribuibili a Stazioni Marittime sono marginali e non superano l'1% del totale.

81. Si noti che il 60% circa del traffico rotabile di Savona Terminal Auto è costituito da veicoli nuovi provenienti dall'estero, che vengono parcheggiati in apposite strutture e sono trasportate da *car carrier*. Individuare un mercato separato per i servizi di *terminal* dedicati alle *car carrier* comporterebbe quindi un aumento della quota attribuita alle Parti.

⁹⁰ [Cotunav ha utilizzato meno dello 0,5% della capacità del terminal nel 2021-22.]

82. TSG ripartisce in maniera abbastanza equilibrata la propria attività tra la concessione su Ponte Somalia (circa il 40% del totale dei volumi effettuati) e quella 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 2,34 milioni di metri lineari per l'insieme dei compendi gestiti da TSG, circa il 10% della quale sarebbe inutilizzata.

83. Come previsto dall'originario *Business Plan* dell'ATI, IM&C non ha svolto attività di *terminal* rotabili nell'area di pertinenza dell'ATI, per cui tutta la quota di IM&C nei rotabili è attribuita al Compendio Ponte Ronco.

AdSP-MLO ha stimato una capacità di 140-150.000 metri lineari, considerando il "tombamento" del bacino di Calata Derna e la piena operatività del *terminal*. Circa un terzo di tale capacità risulterebbe inutilizzata.

84. Stazioni Marittime come detto opera principalmente a favore della controllata GNV e della collegata Moby S.p.A.. 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. Tale scarsità è stata confermata, almeno per l'alta stagione del traffico passeggeri, anche dall'AdSP-MLO⁹¹ e trova ulteriore riscontro nella ricerca di spazi di sosta presso altri *terminal* da parte di GNV, che ha recentemente ottenuto la possibilità di utilizzare uno spazio di 10.000 mq per la sosta dei veicoli presso il Terminal Rinfuse.

85. 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 saturo⁹²;

- 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 dimensioni⁹³;

- il *terminal* Grendi, situato a Marina di Carrara, avrebbe una significativa capacità inutilizzata, di poco superiore a quella di TSG⁹⁴.

86. Il Reefer Terminal - che dispone di una banchina Ro-Ro, non utilizzabile per ragioni dimensionali dalle navi Ro-Ro di ultima generazione (ad esempio, classe ECO del gruppo Grimaldi) ha, inoltre, dichiarato che la propria capacità di movimentazione di traffico Ro-Ro è di circa 4.000 metri lineari (cioè una frazione marginale del traffico sviluppato da TSG).

87. Nel mercato rilevante vi sono inoltre altri *terminal* che dispongono delle necessarie autorizzazioni e strutture per fornire servizi di *terminal* merci rotabili, ma che tuttavia non intendono o non sono attualmente in grado di offrire tali servizi.

Per quanto riguarda il *terminal* PSA Genova Prà⁹⁵, la concessione prevede, accanto all'attività di *terminal* per merci containerizzate/*container*, anche la possibilità di prestare servizi di *terminal* Ro-Ro e per *car-carrier*, per i quali dispone di una autorizzazione alla prestazione di operazioni portuali conto terzi e di una scassa per navi Ro-Ro e *car carrier*, con viabilità e gate dedicati, attualmente non utilizzata. Il terminalista ha dichiarato di non essere interessato al suo uso, essendo concentrato sullo sviluppo del traffico *container* che ha richiesto, peraltro, lavori che inibiscono l'uso della scassa⁹⁶. Anche il *terminal* PSA Sech possiede una scassa utilizzabile per il traffico Ro-Ro, ma anche in questo caso non vi è interesse economico da parte del terminalista a perseguire tale attività.

Il Terminal Steinweg ha dichiarato⁹⁷ 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 sei mesi) e reperire nuovi spazi operativi, in modo da non dover rinunciare ai servizi oggi prestati⁹⁸.

88. Per quanto riguarda il Terminal Rinfuse Genova, AdSP-MLO ha dichiarato che esso "risulta un terminal autorizzato per la movimentazione di rotabili in funzione di nuovi investimenti previsti dal piano di impresa del concessionario ma, attualmente, senza le dotazioni infrastrutturali necessarie"⁹⁹.

⁹¹ [Cfr. doc. 226.1.]

⁹² [Cfr. doc. 51.]

⁹³ [Cfr. docc. 58 e 60.]

⁹⁴ [Cfr. doc. 62.]

⁹⁵ [Cfr. doc. 94.]

⁹⁶ [A causa dei lavori effettuati per ampliare le banchine container, un eventuale uso futuro, qualora emergesse un interesse economico della società al traffico Ro-Ro, richiederebbe l'utilizzo di banchine al di fuori della concessione.]

⁹⁷ [Cfr. doc. 42.]

⁹⁸ [Steinweg sembrerebbe aver presentato istanza per la concessione dell'area dell'ex Carbonile ENEL, con l'obiettivo di sviluppare i traffici attuali, piuttosto che di svilupparne di nuovi (<https://www.shippingitaly.it/2024/04/22/oltre-a-spinelli-anche-steinweg-gmt-corre-per-i-27-000-mq-dell'ex-carbonile-in-porto-a-genova/>).]

⁹⁹ [Risposta del 18 settembre 2023 alla richiesta di informazioni del 31/08/2023 (cfr. doc. 67).]

A partire dal 2023, GNV è stata autorizzata ad utilizzare per la sosta dei rotabili alcune aree del *terminal*¹⁰⁰.

89. 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.

90. Va peraltro rilevato che, sulla base delle informazioni acquisite presso l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, la capacità terminalistica disponibile presso il porto di Livorno sarebbe limitata e comunque solo parzialmente utilizzabile, per motivi tecnico-nautici, da navi come quelle di Grimaldi¹⁰¹.

V.4.4. *Il mercato del trasporto marittimo di container*

91. Il *terminal* gestito da TSG serve alcune rotte intramediterranee nonché due rotte *deep-sea*, una verso i Caraibi e l'altra verso l'Africa Occidentale.

92. La prassi comunitaria e nazionale ha individuato mercati rilevanti distinti per il fascio di rotte che collega la parte occidentale del Mediterraneo a quella orientale e per i fasci di rotte *deep-sea* che collegano il Mediterraneo ai Caraibi e all'Africa Occidentale¹⁰².

93. 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.

V.4.5. *Il mercato del trasporto merci su rotabili*

94. I mercati dei servizi di *terminal* per merci su rotabili risultano verticalmente collegati al mercato dei servizi di trasporto merci su rotabili in ragione della presenza del gruppo MSC in tali mercati. Nel caso di specie, la totalità dei servizi di *terminal* per merci su rotabili forniti da TSG è prestata a favore del Gruppo Grimaldi¹⁰³.

95. In tali mercati, come risulta dalla tabella 3, 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.

¹⁰⁰ [Si tratta di circa 10.000 mq, pari a meno del 10% della superficie di TSG o di IMT (cfr. <https://www.portsofgenoa.com/it/news-archivio/4232-comitato-di-gestione-ok-formazione-reimpiego-culmv-culp.html>).]

¹⁰¹ [Cfr. docc. 229.1 e 229.2.]

¹⁰² [Cfr. ad esempio, decisione della Commissione europea del 10 aprile 2017, M.8330 - Maersk Line / HSDG.]

¹⁰³ [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 una frazione marginale dei volumi di traffico Ro-Ro (auto nuove escluse) movimentato dal terminal TSG.]

Tabella 3: 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

96. 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.

97. 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 i seguenti fasci di rotte da/per i *terminal* nel mercato rilevante¹⁰⁴ 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 Nord¹⁰⁵, 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.

98. Le Parti hanno sostenuto nel Formulario che i porti della Sicilia occidentale e 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.

99. Le informazioni acquisite presso le Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia (Orientale e Occidentale)¹⁰⁶ depongono, tuttavia, per porre i porti di Catania, da un lato, e di Palermo e Termini Imerese, dall'altro lato, in due mercati rilevanti distinti, in quanto servono prevalentemente aree geografiche distinte (rispettivamente, la Sicilia orientale e quella occidentale)¹⁰⁷.

¹⁰⁴ [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.]

¹⁰⁵ [Cfr. A487, cit..]

¹⁰⁶ [Cfr. i DPSS delle due Autorità, disponibili sui siti istituzionali, e le risposte alle richieste di informazioni (docc. 102, 115).]

¹⁰⁷ [Peraltro, 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, che appare superiore alla differenza del nolo dai porti liguri ad uno dei porti siciliani.]

100. L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha in particolare osservato che, dato *"l'attuale assetto viario, può affermarsi che il porto di Catania rappresenta, con riferimento al traffico rotabili, lo scalo principale per la Sicilia Orientale, sia per l'hinterland catanese, che per le province di Messina, Siracusa, Enna e Ragusa"*, dalle quali lo scalo etneo *"può essere raggiunto in circa due ore"*. Il porto di Catania dista invece circa 3 ore da Palermo e 2,5 ore da Termini Imerese lungo il percorso di minimo costo per un mezzo pesante, mentre il tempo di guida è inferiore di circa mezz'ora per i mezzi leggeri. Secondo l'AdSP, le aree geografiche della Sicilia *"che possono ritenersi interessate a servirsi sia dei porti di Termini Imerese e Palermo sia del porto di Catania risultano essere i territori ricadenti nelle province di Agrigento e Caltanissetta"*.

101. I porti di Palermo e Termini Imerese sono invece principalmente a servizio della Sicilia occidentale, come risulta dalle mappe di accessibilità elaborate per il proprio Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (di seguito, "DPSS") dall'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale. Tali mappe, coerentemente con quanto affermato dall'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, indicano che il porto di Palermo è quello più facilmente accessibile per i mezzi provenienti dalle province di Trapani e Palermo. Termini Imerese risulta invece accessibile entro le due ore di viaggio anche per i mezzi pesanti provenienti dalle province di Agrigento, Caltanissetta ed Enna.

102. Sulla base delle informazioni attualmente a disposizione, le quote di mercato degli operatori presenti su questi fasci di rotte sono le seguenti (tabella 4).

Tabella 4: quote di mercato sulle rotte operate in concorrenza da Grimaldi e GNV (metri lineari)

	2021		2022	
	GNV	Grimaldi	GNV	Grimaldi
Genova - Palermo	[70-80]	[20-30]	[60-70]	[30-40]

	2021		2022	
Genova - Malta	[30-40]	[60-70]	[40-50]	[50-60]
Genova/Savona - Barcellona	[0-5]	[90-100]	[0-5]	[90-100]

	2021			2022		
	GNV	Moby-Tirrenia	Grimaldi	GNV	Moby-Tirrenia	Grimaldi
<i>Genova – Olbia</i>	[10-20]	[80-90]	[0-5]	[20-30]	[70-80]	[0-5]
<i>Genova – Porto Torres</i>	[0-5]	[70-80]	[10-20]	[10-20]	[70-80]	[10-20]
<i>Savona – Porto Torres</i>	-	-	-	-	-	100
Genova/Savona – Porto Torres/Olbia	[0-5]	[70-80]	[20-30]	[10-20]	[60-70]	[10-20]

	2021			2022		
	GNV	Cotunav	Grimaldi	GNV	Cotunav	Grimaldi
Genova - Tunisi	[20-30]	[70-80]	[5-10]	[10-20]	[70-80]	[5-10]

V.5. Gli incentivi ad aumentare il prezzo dei servizi di terminal per merci rotabili

103. In virtù dell'integrazione verticale di Marininvest nei mercati del trasporto merci su rotabili, l'operazione in esame potrebbe determinare un incentivo ad aumentare il prezzo dei servizi terminalistici forniti da TSG da parte della *merged entity*. Tali servizi sono prevalentemente utilizzati dal Gruppo Grimaldi (di seguito, "Grimaldi"), il principale concorrente di GNV nei mercati del trasporto marittimo di merci su rotabili.

104. Tali incentivi dipendono sostanzialmente dal grado di pressione concorrenziale che Grimaldi esercita su GNV (e viceversa) nei mercati del trasporto marittimo di merci su rotabili, dalla profittabilità di tali mercati, nonché dall'incidenza del costo dei servizi terminalistici sui prezzi dei servizi di trasporto.

105. Al fine di quantificare tali incentivi sono stati stimati alcuni indici specificamente sviluppati per cogliere tali dinamiche. Si tratta in particolare dell'indice vGUPPIu e vGUPPIr. Il primo indice cattura l'incentivo di IM&C ad aumentare il prezzo a monte dei servizi terminalistici forniti da TSG. Un aumento di tale prezzo comporta un aumento del costo marginale delle imprese che si servono del terminal, il che si riverbererà a sua volta sui prezzi a valle dei servizi di trasporto. Il secondo indice (vGUPPIr) misura l'incentivo delle imprese a valle destinatarie dell'aumento del prezzo a monte ad aumentare a loro volta i prezzi. In altre parole, l'indice vGUPPIr 'converte' l'incentivo ad aumentare i prezzi a monte in un corrispondente incentivo all'aumento dei prezzi a valle. La metodologia utilizzata per stimare tali indici è descritta in dettaglio nella Appendice tecnica al presente provvedimento.

106. La tabella 5 seguente riporta le stime dei vGUPPI per le rotte con partenza/destinazione Genova dove c'è sovrapposizione tra il Gruppo Grimaldi e GNV per il 2021 e il 2022. Tali rotte rappresentano circa il [30-50%] dei ricavi di tutte le rotte operate da Grimaldi con partenza/destinazione Genova nel 2021 e quasi il [30-50%] del 2022.

107. Come si può vedere sia gli indici vGUPPIu che quelli vGUPPIr assumono valori estremamente elevati, indicando forti incentivi ad aumentare i prezzi dei servizi terminalistici e, di conseguenza, i prezzi dei servizi di trasporto per effetto della presente operazione.

Tabella5: indici vGUPPI rilevanti per l'operazione in esame

	vGUPPI	Genova - Malta	Genova - Palermo	Genova - Tunisi - Malta	Genova/Savona-Olbia/Porto Torres*
2021	Incidenza rotta (%)	17.81	14.44	2.96	6.67
	vGUPPIu (%)	2471	850	320	255
	vGUPPIu medio (%)				589
	vGUPPIr (%)	114.9	68.7	15.7	23.9
	vGUPPIu medio (%)				32.4
2022	Incidenza rotta (%)	18.60	23.50	2.80	4
	vGUPPIu (%)	2380	971	411	262
	vGUPPIu medio (%)				693
	vGUPPIr (%)	84.2	60.2	15.6	20.0
	vGUPPIu medio (%)				31.0

NOTA: I vGUPPI medi sono stati stimati utilizzando come pesi i ricavi di ciascuna delle rotte considerate rispetto ai ricavi di tutte le rotte operate da Grimaldi con partenza/destinazione Genova.

V.6. I rimedi proposti dalle Parti: le modifiche al Patto Parasociale

108. Il 27 marzo e il 29 aprile le Parti hanno proposto alcune modifiche del Patto Parasociale vigente riguardanti il *Terminal Business*, già recepite in un testo approvato da entrambi gli azionisti di IM&C. Tale modifiche sono state ulteriormente integrate il 17 maggio.

109. Nella memoria del 17 maggio, IM&C si è "impegna[ta] a sottoscrivere (e fare in modo che Marininvest sottoscriva), entro 15 giorni dalla notifica del provvedimento che autorizzerà l'Operazione, il Patto Parasociale come modificato secondo le proposte già formulate lo scorso 27 marzo e integrate in data 29 aprile u.s." nonché a estendere anche al paragrafo 12.1.3 "gli accorgimenti previsti al par. 6.1.5 per garantire separazione informativa in merito alla gestione delle attività terminalistica di IM e sterilizzare ulteriormente la contiguità di Marininvest rispetto a tali attività [...] chiarendo adeguatamente che né i management accounts mensili né le statistiche commerciali né le informazioni commerciali devono comprendere informazioni concorrenzialmente sensibili".

110. Le modifiche nel loro complesso riguardano:

- (a) l'inclusione nel Patto di una nuova, più ampia e chiara, definizione del *Terminal Business*, che permette di ricomprendervi chiaramente anche le società controllate da IM&C operanti in tale attività; ciò significa che l'intera attività terminalistica di TSG sarà inclusa nel *Terminal Business post-merger*;
- (b) una più ampia e puntuale individuazione delle materie sottratte al controllo congiunto di Marininvest, tra cui la nomina degli amministratori delle società controllate;
- (c) una più puntuale definizione dei poteri del Presidente del CdA e dei CEOs nella gestione del *Terminal Business* e delle materie su cui essi non sono tenuti a riferire al CdA;
- (d) previsioni volte ad evitare lo scambio di informazioni concorrenzialmente sensibili.

V.6.1. L'inclusione dell'acquisenda TSG nel Terminal Business

111. La nuova definizione di "*Terminal Business*" è la seguente: [omissis].

112. La nuova definizione del "*Terminal Business*", facendo perno su quella di "*Terminal Subsidiary*", comprende chiaramente, senza ambiguità interpretative, non solo l'attività sull'originaria concessione di Ponte Ronco [omissis].

113. Tale nuova definizione è completata, al fine di eliminare ogni residua ambiguità, dall'inclusione nelle *Terminal Business Reserved Matters* dell'ottenimento di nuove concessioni demaniali da parte di IM&C¹⁰⁸, in modo da includere il subentro nella concessione su Ponte Somalia in capo a TSG attraverso l'acquisizione del controllo di TSG stessa.

¹⁰⁸ [Cfr. articolo 5.4.1, nuovo punto (f): [omissis].]

V.6.2. *La precisazione delle materie da cui è escluso il controllo congiunto di diritto di Marinvest*

114. IM&C ha precisato e ampliato le materie attinenti al *Terminal Business*, sulle quali Marinvest non dispone di diritti di veto e GM dispone del voto determinante.

In particolare, a tali materie sono state aggiunte:

- la nomina degli amministratori delle società controllate/collegate da IM&C e delle *joint ventures* operanti nel *Terminal Business*, i quali comunque non dovranno essere né impiegati né avere funzioni presso il gruppo MSC¹⁰⁹; tale aggiunta assicura che GM disporrà dell'influenza determinante nella nomina di tutto il futuro CdA di TSG e degli amministratori dell'ATI Messina - San Giorgio e che comunque di esso non faranno parte dipendenti o persone aventi funzioni nel gruppo MSC;

- la gestione delle concessioni demaniali presenti e future concesse dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale a IM&C o alle sue controllate/collegate/JV (articolo 5.4.1, nuova lettera g); tale previsione ha carattere generale e mira ad escludere la possibilità che Marinvest possa avere una influenza determinante sulle vicende che riguardano la gestione delle concessioni terminalistiche di IM&C nel porto di Genova.

115. L'esclusione dell'influenza determinante di Marinvest dalla nomina degli amministratori delle entità operanti nel *Terminal Business* è inoltre rafforzata dall'esclusione del *Terminal Business* dalle materie su cui il CdA di IM&C – senza il voto determinante di nessuno dei soci - può dare istruzioni di voto a controllate/collegate/JV (articolo 5.3.2, lettera t).

116. È stato inoltre specificato che, nelle decisioni riguardanti il *Terminal Business* non è richiesta l'approvazione da parte dei rappresentanti di Marinvest, laddove prevista dalla *Delegation of Authority Matrix*¹¹⁰.

117. Sono state escluse dalle *Board of Directors' Reserved Matters* (su cui entrambi i soci hanno diritto di veto) le decisioni relative all'esecuzione, modifica e cessazione di *joint-venture* o altri accordi di cooperazione in materia di *Terminal Business*.

118. Infine, è stato eliminato l'articolo 6.2 del Patto, che conferiva a Marinvest il potere di influenzare in maniera determinante la nomina del *Chief Financial Officer* (di seguito, "CFO").

In tal modo, la nomina dei CFO delle controllate/collegate/JV operanti nel *Terminal Business* sarà sottoposta, come quella del *senior management* e dei *key executives*, alla influenza determinante di GM.

V.6.3. *I poteri del Presidente del CdA e dei CEOs nella gestione del Terminal Business*

119. Per quanto riguarda i poteri dei CEOs, dalla lettura congiunta dei nuovi paragrafi 6.1.5 e 6.1.6 emerge che tutte le questioni relative alla gestione quotidiana del *Terminal Business*, nonché la determinazione e l'implementazione delle politiche strategiche, commerciali di prezzo e di *marketing* del *Terminal Business* ("*Operational Terminal Business Matters*") rientreranno interamente tra i poteri delegati al Presidente del CdA e ai CEOs¹¹¹, che saranno esercitati secondo il Business Plan, il budget e le istruzioni fornite dal CdA¹¹² - approvati con il *casting vote* di GM.

120. Il paragrafo 6.1.5 prevede altresì¹¹³ che, riguardo le "*Operational Terminal Business Matters*", il presidente del CdA e i CEOs riporteranno al CdA soltanto se i membri del CdA designati da Marinvest rinunziano a presenziare alla discussione oppure, *in alternativa*, se sono presi tutti gli accorgimenti necessari per evitare lo scambio di informazioni concorrenzialmente sensibili riguardanti il *Terminal Business*.

V.6.4. *Previsioni volte a evitare lo scambio di informazioni concorrenzialmente sensibili*

121. In via generale, l'articolo 5.4.2 del Patto vigente è stato integrato con la previsione che ogni cautela verrà adottata per evitare che, nel corso della discussione delle *Terminal Business Reserved Matters* nel CdA, siano scambiate informazioni sensibili dal punto di vista concorrenziale, mediante la secretazione di alcune informazioni o la loro divulgazione in forma aggregata o riassunta¹¹⁴.

122. Le medesime cautele sono state previste al paragrafo 6.1.5 per le *Operational Terminal Business Matters*.

123. Con riferimento ai diritti d'informazione degli amministratori stabiliti nell'articolo 12, e in particolare dall'articolo 12.1.3, IM&C nella memoria del 17 maggio si è impegnata a estendere anche al paragrafo 12.1.3 "*gli accorgimenti previsti al par. 6.1.5 per garantire separazione informativa in merito alla gestione delle attività terminalistica di IM e sterilizzare ulteriormente la contiguità di Marinvest rispetto a tali attività [...] chiarendo adeguatamente che né i management accounts mensili né le statistiche commerciali né le informazioni commerciali devono comprendere informazioni concorrenzialmente sensibili*".

¹⁰⁹ [Cfr. articolo 5.4.1, nuova lettera c): [omissis].]

¹¹⁰ [Cfr. articolo 5.3.2, lettera c) modificata: [omissis].]

¹¹¹ [Cfr. il testo del nuovo articolo 6.1.6: [omissis].]

¹¹² [Cfr. articolo 6.1.3: [omissis].]

¹¹³ [Cfr. il testo del nuovo articolo 6.1.5: [omissis].]

¹¹⁴ [L'articolo 5.4.2 è stato integrato con la previsione: [omissis].]

124. Per ciò che concerne i Comitati, è stato previsto che i rappresentanti designati da Marinvest non siano presenti quando si trattano le *Operational Terminal Business Matters* e non ricevano informazioni o documenti riguardanti le *Operational Terminal Business Matters* né prima, né durante né dopo le riunioni dei Comitati¹¹⁵.

V.6.5. *Impatto delle modifiche proposte nella prospettazione delle Parti*

125. Secondo le Parti, a seguito delle modifiche proposte "Marinvest [...] non soltanto verrebbe esclusa senza eccezioni dalla catena di controllo del *Terminal Business*, ma su tale materia non avrebbe neppure la possibilità di esprimere proprie valutazioni in seno agli organi di governance di [IM&C], né di acquisire informazioni commerciali sensibili sulle modalità attraverso cui, in concreto, il *Terminal Business* verrà gestito da Gruppo Messina"¹¹⁶.

126. IM&C ha sottolineato nella propria memoria finale che si tratta, peraltro, di "modifiche fortemente migliorative dell'assetto di governance di IM&C già approvato senza riserve da codesta Autorità quando, con decisione del 25 settembre 2019, ha chiuso, senza ritenere neppure necessario l'avvio di una istruttoria, il procedimento relativo alla notifica dell'ingresso di Marinvest nel capitale" di IM&C.

127. Alla luce delle modifiche proposte al Patto Parasociale, l'operazione di concentrazione secondo IM&C comporterebbe:

(a) 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, in quanto soci dell'ATI;

(b) l'acquisizione del controllo esclusivo da parte di Gruppo Messina del *terminal* in concessione a TSG localizzato su Ponte Somalia.

128. Le modifiche al Patto Parasociale farebbero dunque venir meno le preoccupazioni concorrenziali espresse nell'avvio, in quanto eliminerebbero la sovrapposizione orizzontale tra TSG e Marinvest e priverebbero Marinvest della capacità di indurre IM&C a mettere in atto una strategia di *input foreclosure* a favore di GNV anche su Ponte Somalia.

V.7. I rimedi proposti dalle Parti: l'obbligo di non discriminazione e la garanzia dell'accesso ai servizi di TSG

129. Nella memoria del 17 maggio IM&C "si impegna a garantire parità di trattamento ai propri clienti e a fornire i propri servizi sui terminal di TSG, acquisiti per effetto della concentrazione, a chiunque ne faccia richiesta, a condizioni non discriminatorie (fatta salva la disponibilità di spazi e accosti), in linea con gli obblighi già previsti dagli artt. 4.6 e 9.1. c) dell'atto di concessione demaniale marittima stipulato con AdSP-MLO il 14 febbraio 2019 in relazione a Ponte Somalia".

IM&C ha precisato che: "tale obbligo di non discriminazione deve intendersi applicabile tanto alla gestione e alla messa a disposizione delle infrastrutture, degli spazi e degli accosti di TSG (acquisiti per effetto della concentrazione), quanto alla definizione delle condizioni tariffarie relative alla fornitura dei servizi stessi".

130. Al fine di "monitorare il puntuale adempimento del suddetto obbligo di non discriminazione e garantire massima trasparenza circa la correttezza delle sue condotte commerciali, [IM&C] si impegna altresì a trasmettere; [...] per i cinque anni successivi alla data di notifica del provvedimento conclusivo del Procedimento con cui verrà autorizzata l'Operazione, un report informativo che dia atto dell'effettiva applicazione del principio di non discriminazione nei rapporti instauratisi con i clienti che abbiano fatto richiesta dei servizi del terminal TSG; più in particolare, per i primi tre anni, tale report verrà inviata con cadenza semestrale e, per i successivi due anni con cadenza annuale".

131. Inoltre, nella medesima Memoria IM&C ha dichiarato la propria disponibilità, "qualora l'Autorità lo ritenesse necessario", "ad adottare, a valle del provvedimento di autorizzazione dell'Operazione, tutte le misure che, con riferimento ai due contratti attualmente in essere con Grimaldi Deep Sea S.p.A. e Grimaldi Euromed S.p.A., per i due anni successivi alla notifica del provvedimento che autorizzerà l'Operazione, consentano di:

i) garantire lo stesso numero di approdi nave/anno e frequenza pari alla media dei 3 anni precedenti;

ii) garantire un numero di metri lineari/anno per tipologia di rotabili (semi trailer, auto, veicolo industriali) e di contenitori/anno, pari alla media dei 3 anni precedenti, a parità di media dei giorni di sosta ad unità;

iii) non aumentare le tariffe, se non a fronte di incrementi effettivi delle voci di costo relative al personale (come individuato dal contratto nazionale di lavoro), alla tariffa del fornitore di manodopera ex articolo 17 della legge n. 84/1994, ai canoni di concessione portuale e ai costi energetici".

VI. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

132. In relazione alle preoccupazioni espresse nel corso del procedimento circa la possibilità che Marinvest possa esercitare un controllo congiunto di fatto sul *Terminal Business*, IM&C ha sottolineato che le stipulazioni del Patto Parasociale hanno l'obiettivo di assicurare il controllo esclusivo di diritto del *Terminal Business* da parte di GM, come

¹¹⁵ [Cfr. nuovo paragrafo 7.1.6: [omissis].]

¹¹⁶ [Cfr. docc. 188 e 245.]

esplicitamente affermato al punto 5.4.2 del medesimo Patto, dove si afferma: "*Parties have agreed on the special governance of the Terminal Business under Section 5.4.1 above with the objective of excluding their joint control over the Terminal Business*". Le previsioni del Patto Parasociale relative al *Terminal Business* andrebbero interpretate sul piano sostanziale, sempre alla luce di tale obiettivo. Perciò, presunte residue ambiguità circa l'esclusione di Marininvest dal controllo del *Terminal Business* andrebbero superate "*in considerazione della univoca (ed espressa) volontà di escludere ogni possibile ingerenza di MSC/Marininvest nella gestione del Terminal Business*"¹¹⁷.

133. Per quanto riguarda specificamente l'esistenza di circostanze di fatto che possano limitare l'esercizio del voto determinante da parte di GM, rendendo possibile il controllo congiunto di fatto da parte di Marininvest del *Terminal Business*, IM&C ha sostenuto che non sussisterebbe alcuno degli indici richiesti dalla prassi e dalla giurisprudenza *antitrust* per poter configurare un controllo di fatto da parte del socio di minoranza¹¹⁸. Non esisterebbe, infatti, alcuna comunanza di interessi nella gestione del *Terminal Business*, rispetto alla quale gli incentivi dei due soci di IM&C sarebbero invece del tutto disallineati. Non sussisterebbe alcuna dipendenza economico-finanziaria di IM&C nei confronti di MSC. Quest'ultima, infatti, non ha concesso finanziamenti e si è sempre rifiutata di prestare garanzie a favore di GM o IM&C. MSC, inoltre, non fornisce *input* indispensabili per l'organizzazione di IM&C e per lo svolgimento della sua attività di impresa, né sono in essere accordi di fornitura rilevanti tra MSC, da un lato, e GM/IM&C, dall'altro. IM&C ha quindi rilevato che, in assenza di legami economico-finanziari, nessuna "rappresaglia" da parte dell'azionista di dimensioni maggiori sarebbe effettivamente possibile.

Infine, la disparità dimensionale tra i concorrenti/azionisti di un'impresa comune (e tra uno degli azionisti e la stessa impresa comune) -- e quindi, nel caso presente, il peso economico-finanziario di MSC - non è argomento ritenuto sufficiente dalla prassi e dalla giurisprudenza comunitaria per presumere un controllo congiunto di fatto da parte del socio di maggiori dimensioni. Secondo IM&C, il fatto che IM&C e MSC siano concorrenti appare rilevare ai fini della configurazione di un controllo congiunto di fatto; piuttosto, esso può rilevare ai fini della predisposizione di strumenti che impediscano scambi di informazioni che potrebbero distorcere la concorrenza.

134. A fronte della disponibilità di IM&C a implementare pienamente le misure correttive da essa proposte e quelle ulteriori ritenute necessarie dall'Autorità, la Parte ritiene superflua una definizione precisa del mercato rilevante¹¹⁹.

In ogni caso, IM&C ha ribadito nella propria memoria finale la correttezza della definizione del mercato rilevante per le merci rotabili proposta in sede di notifica dell'operazione di concentrazione.

135. Secondo IM&C, il mercato del prodotto andrebbe ristretto ai soli servizi di *terminal* per navi Ro-Ro che trasportano esclusivamente merci (c.d. "Ro-Ro in senso stretto"), alla luce della insostituibilità con i servizi di *terminal* per navi Ro-Pax, sia dal lato della domanda, che dal lato dell'offerta¹²⁰.

Ciascuna categoria di *terminal* richiederebbe, infatti, investimenti specifici e il passaggio da una tipologia di servizio all'altra implicherebbe la necessità di effettuare adeguamenti significativi e straordinari delle attività esistenti, con costi e tempi significativi. In particolare, i *terminal* Ro-Pax: (i) richiedono infrastrutture e risorse dedicate all'accoglienza e alla biglietteria, allo sbarco/imbarco in sicurezza dei passeggeri, alla sosta dei veicoli al seguito prima dell'imbarco e al loro deflusso dopo l'imbarco; per tale ragione, peraltro, i terminali per navi Ro-Ro in senso stretto non sono autorizzati a ricevere le navi Ro-Pax; (ii) sono collocati nelle vicinanze di collegamenti stradali pubblici o hanno una viabilità dedicata (invece, i *terminal* Ro-Ro sarebbero collocati all'interno delle aree commerciali dei porti); (iii) non possono sorgere accanto ad aree industriali con produzioni a rischio.

Non vi sarebbe inoltre sostituibilità dal lato della domanda, in quanto la domanda dei servizi di *terminal* ro-Pax sarebbe strutturalmente diversa da quella dei servizi di *terminal* Ro-Ro "in senso stretto". Le navi cui i servizi sono rivolti sono infatti diverse, in quanto i ponti di carico delle navi Ro-Pax sono configurati in maniera specifica per il trasporto combinato di mezzi pesanti e veicoli al seguito dei passeggeri. Da tale diversità discenderebbe una diversità dei servizi richiesti.

136. Quanto alla dimensione geografica del mercato, la Parte non ritiene sussistano ragioni per discostarsi dalla prassi comunitaria e nazionale che individua una *catchment area* di 200-300 km, che includerebbe nel caso presente tutti i porti della Liguria e dell'alto Tirreno da Vado Ligure a Livorno¹²¹.

Secondo IM&C l'esclusione di Livorno sarebbe basata sulla "*esecuzione (peraltro discutibile) dello SSNIP test, come se questo fosse lo strumento esaustivo e dirimente, ignorando invece la complessità dei molteplici fattori che, nei mercati in questione orienterebbero le scelte degli autotrasportatori*"¹²². Il peso attribuito al test SSNIP sarebbe eccessivo anche alla luce della nuova comunicazione sulla definizione del mercato rilevante, secondo la quale "*nella maggior parte dei casi il test SSNIP funge soltanto da quadro concettuale per l'interpretazione degli elementi disponibili*". Tali considerazioni troverebbero puntuale riscontro nelle risposte di molti autotrasportatori, che hanno sottolineato come la

¹¹⁷ [Cfr. docc. 116.1 e 245.]

¹¹⁸ [Cfr. docc. 116.1 e 245.]

¹¹⁹ [Cfr. doc. 245.]

¹²⁰ [Cfr. *ibidem.*]

¹²¹ [Cfr. *memoria conclusiva IM&C, doc.245.*]

¹²² [Cfr. *ibidem.*]

sostituibilità di Genova con altri porti fosse da effettuarsi caso per caso, in funzione di plurime circostanze legate ai carichi da gestire. Ciò non permetterebbe di escludere a priori la sostituibilità tra i due porti di Genova e Livorno.

Inoltre, sia le risposte degli autotrasportatori che quella dell'AdSP-MLO indicherebbero l'esistenza di una sovrapposibilità dei bacini di utenza di Genova e Livorno e non permetterebbero di escludere che il porto di Livorno serva anche la Lombardia (o almeno una sua parte). Considerato che la Lombardia rappresenta il 45% del traffico del porto di Genova, tale sovrapposizione appare di considerevole importanza.

Infine, i risparmi nel costo di trasporto via mare da Livorno rispetto a quello da Genova riportati nello studio accademico citato appaiono tali da compensare le differenze nel costo di trasporto via terra riportate da AdSP-MLO, confermando quindi la sostituibilità di costo tra i due porti.

137. Quanto agli effetti dell'operazione, la Parte ha sostenuto che l'integrazione verticale di Marininvest nell'attività terminalistica di IM&C sarebbe stata esaminata dall'Autorità già nel contesto della concentrazione C12255 - avvenuta quando l'ATI Messina - San Giorgio era già da tempo in attività - e che rispetto ad essa la concentrazione non apporta significativi elementi differenziali: l'attività di TSG su Ponte Somalia sarebbe, infatti, di scarso rilievo strategico e commerciale, trattandosi di fatto di una grande area di sosta (60.000 mq) senza accosti¹²³. In ogni caso, IM&C avrebbe dato prova "di gestire le attività terminalistiche garantendone una piena e indiscussa accessibilità a tutti gli operatori interessati, a condizioni eque e non discriminatorie, senza mai assumere determinazioni nell'interesse prevalente del suo socio Marininvest e a detrimento dei concorrenti di quest'ultimo (prova ne sia anche il fatto che il mercato, ivi incluso Grimaldi, non ha mai manifestato disappunto)"; in tale spirito, IM&C si è autonomamente impegnata a proseguire i rapporti contrattuali di TSG fino alla scadenza alle condizioni rinnovate da TSG prima dell'acquisizione.

138. La Parte ritiene che l'analisi degli incentivi di Marininvest alla *foreclosure* basata sui c.d. vGUPPI non solo sia meramente ipotetica, ma anche basata su assunzioni erronee, quali l'impiego di margini lordi quando la cattura di maggiori volumi downstream richiederebbe un'espansione della flotta, che avrebbe prodotto i valori molto elevati riportati.

In ogni caso, essa appare sottovalutare il *countervailing buyer power* che Grimaldi, in quanto unico cliente di TSG per i servizi di terminal merci su rotabili, detiene nei confronti di IM&C: penalizzare Grimaldi significherebbe infatti mettere a rischio la continuità di tale *business* e GM non avrebbe alcun incentivo a farlo, nella riconosciuta assenza di una dipendenza di GM da Marininvest.

139. Infine, IM&C ha sottolineato le efficienze che potranno derivare dall'Operazione in termini di maggiore sfruttamento degli accosti, conseguente riduzione dei tempi di attesa in rada e ottimizzazione dell'impiego degli spazi a terra.

VII. VALUTAZIONI

VII.1. Gli effetti dell'operazione sui mercati dei servizi di terminal per le merci break-bulk e in container e sul trasporto marittimo di container

VII.1.1. Il mercato dei servizi di terminal per merci break-bulk

140. Ai fini della valutazione della presente operazione, non è 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 sarebbe comunque inferiore al [15-20%].

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

141. 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.

VII.1.2. Il mercato dei servizi di terminal per container

142. 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.

143. 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.

144. 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

¹²³ [Cfr. memoria conclusiva IM&C, doc.245. IM&C ha dichiarato la propria disponibilità ad ancorare un pontone galleggiante su Ponte Somalia Levante (cfr. docc. 61 e 116.1).]

per Gruppo Messina si limita al passaggio dal controllo congiunto a quello esclusivo di quella disponibile presso l'ATI Messina - San Giorgio.

145. 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 [35-40%] circa considerando i soli porti liguri e del [30-35%] includendo anche i porti toscani dell'Alto Tirreno e dispone di una significativa capacità inutilizzata) e il gruppo Spinelli ([5-15%] circa, controllato congiuntamente con la compagnia marittima Hapag-Lloyd).

VII.1.3. I mercati del trasporto di container

146. Tenuto conto delle modeste quantità di *container* movimentate da TSG sulle rotte interessate, il gruppo MSC non appare avere l'abilità di escludere i concorrenti che operano attraverso TSG: nel porto di Genova vi è infatti capacità terminalistica inutilizzata presso *terminal container* (ad esempio, PSA) e *terminal multipurpose*¹²⁴ terzi più che sufficiente per accogliere le navi *container* che attualmente scalano presso i compendi gestiti da TSG.

VII.2. I mercati rilevanti per le merci su rotabili

VII.2.1. Il mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili

147. Come sopra ricordato, nei precedenti comunitari e nazionali, i terminal per merci su rotabili sono stati distinti dai *terminal container*, in virtù della diversità delle operazioni portuali e delle attrezzature richieste. Risultava, invece, aperta, nella prassi comunitaria, 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/Pax¹²⁵.

148. Gli elementi emersi nel corso dell'istruttoria, e non contestati dalla Parte, mostrano che mentre è pacifico che i *terminal* Ro-Ro in senso stretto non sono in grado di accogliere le navi Ro-Pax, non disponendo delle attrezzature dedicate ai passeggeri, i *terminal* in grado di accogliere le navi Ro-Pax (che trasportano passeggeri - con o senza veicoli al seguito - e mezzi commerciali che trasportano merci) sono invece in grado di servire anche navi Ro-Ro solo merci, nei limiti delle banchine e degli spazi di sosta esistenti. In particolare, le navi Ro-Ro possono utilizzare in linea di principio le medesime banchine utilizzate dalle navi Ro-Pax, come accade presso il *terminal* Stazioni Marittime - dove Ponte Assereto Sud e Ponte Assereto Nord prol. sono utilizzate sia da navi Ro-Ro che da navi Ro-Pax¹²⁶ - e presso il *terminal* SDT a Livorno, per esempio.

149. Gli elementi di differenziazione sottolineati da IM&C valgono quindi ad escludere la sostituibilità tra *terminal* Ro-Ro "in senso stretto" e *terminal* per navi Ro-Pax, ma non la capacità dei *terminal* Ro-Pax di offrire servizi sostituibili con quelli dei *terminal* Ro-Ro in senso stretto.

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.

150. Considerato che solo una parte marginale dei volumi movimentati da TSG e dalle controllanti di IM&C riguarda le *car carrier*, non si ritiene necessario distinguere un mercato separato per i *terminal* in grado di servire tale naviglio. L'identificazione di un mercato separato per tali *terminal*, peraltro, rafforzerebbe ulteriormente le preoccupazioni concorrenziali sollevate dall'operazione.

151. Quanto alla dimensione geografica del mercato dei servizi di *terminal* per merci rotabili, sulla base degli elementi emersi durante l'attività istruttoria, 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 più¹²⁷, al porto di Marina di Carrara. Ciò in ragione del fatto che: (i) i bacini d'utenza dei porti di Genova e Livorno sono significativamente differenti, come emerge dalle scelte dichiarate dagli autotrasportatori sentiti e in coerenza con quelle emerse da studi precedenti e con le valutazioni espresse dalle Autorità Portuali del Mar Ligure Occidentale e del Mar Tirreno Settentrionale; (ii) gli utilizzatori di tali porti per spedire/ricevere merci su rotabili troverebbero assai costoso spostarsi da un porto all'altro, in modo 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 (SSNIP test).

¹²⁴ [I *terminal multipurpose* attivi nel servizio sia alle navi *container* che alle navi Ro-Ro (quale il Genoa Port Terminal controllato congiuntamente dal gruppo Spinelli e da Hapag-Lloyd) possono servire anche le navi Con-Ro.]

¹²⁵ [Cfr. decisione della Commissione europea, M6305, cit., §. 14-: "The conclusion on whether or not a distinction should be made between terminal services depending on the vessel type [Ro-Ro oppure Ro-Ro/Pax] or between deep-sea and short-sea services can however be left open for the purposes of this decision as no competition concerns arise even under the narrowest market definition of short-sea terminal services to pure Ro-Ro vessels".]

¹²⁶ [Cfr. doc. 110.3.]

¹²⁷ [Il porto di La Spezia allo stato non offre servizi di *terminal* Ro-Ro o Ro-Pax.]

La sostituibilità tra il porto di Genova e quello di Livorno è stata esclusa anche dagli operatori del settore, quali i gestori dei *terminal* e compagnie di navigazione che si servono di entrambi i porti.

152. Tale conclusione appare peraltro 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.

La medesima conclusione non appare in contrasto con la prassi comunitaria, dove la Commissione, pur senza pendere una posizione definitiva, ha valutato alcune concentrazioni anche facendo riferimento a un mercato rilevante circoscritto al singolo porto.

153. L'individuazione di mercati separati per Genova e Livorno non richiede, come invece sembra suggerire la Parte, che i bacini di utenza dei due porti siano reciprocamente escludentisi, ma soltanto che tale sovrapposizione sia limitata sia da un punto di vista spaziale sia del numero di operatori che utilizzano i due porti per servire le stesse regioni.

Tutti gli elementi a disposizione indicano che la sovrapposizione è limitata alle province orientali della Lombardia, a quella di Verona e all'Emilia occidentale, per le quali il costo di trasporto su strada da/per Livorno e per Genova mostra differenze limitate che possono essere compensate dalle differenze nel costo del trasporto marittimo. Per altre aree (ad esempio, Milano) le differenze nei costi di trasporto sono troppo ampie per essere compensate da differenze nel costo del trasporto marittimo.

Dalle risposte del campione di autotrasportatori emerge inoltre che la totalità di quelli che utilizzano entrambi i porti distingue nettamente le aree di origine/destinazione delle merci per le quali viene usato un porto o l'altro, mentre complessivamente solo una minoranza serve aree al di fuori dell'area di influenza primaria di ciascun porto.

Nel complesso, quindi, la sovrapposizione tra i bacini d'utenza dei due porti relativamente al traffico di merci su rotabili appare sufficientemente limitata da poter porre i due porti in mercati rilevanti distinti quanto alla prestazione dei servizi di *terminal* per merci rotabili.

154. Infine, si rileva che il test SSNIP è stato solo una parte dell'indagine svolta e che i suoi risultati sono coerenti con le informazioni raccolte relativamente ai bacini di utenza dei due porti.

VII.2.2. Il mercato del trasporto merci su rotabili

155. Come sopra ricordato, 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.

156. Le evidenze acquisite durante la fase istruttoria permettono di escludere che i porti della Sicilia occidentale e orientale costituiscano un unico mercato rilevante e pertanto non occorre considerare il fascio di rotte che collega Genova a Catania, oltre a quello che collega il capoluogo ligure a Palermo/Termini Imerese.

157. In conclusione, i distinti fasci di rotte che rilevano ai fini della valutazione della presente operazione sono quelli che collegano Genova con Palermo/Termini Imerese, Malta, la Sardegna settentrionale, Tunisi e Barcellona.

VII.3. Gli effetti dell'operazione riguardo le merci rotabili

158. Sulla base del Patto parasociale vigente tra Gruppo Messina e Marinvest riguardante il cosiddetto *Terminal Business*, la presente operazione comporta:

(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, nonché

(ii) l'acquisizione del controllo congiunto di Gruppo Messina e Marinvest, attraverso IM&C, del *terminal* in concessione a TSG localizzato su Ponte Somalia, che non ricade nel *Terminal Business*.

159. L'operazione permetterà dunque a GM di assumere, sia direttamente che attraverso IM&C, il controllo completo della politica commerciale e dell'utilizzazione degli spazi sui due compendi di TSG e a Marinvest di esercitare il controllo congiunto sull'utilizzo di Ponte Somalia.

160. L'acquisizione di Ponte Somalia non ha un impatto trascurabile, contrariamente a quanto affermato dalla Parte, in quanto la disponibilità di adeguate aree di sosta è essenziale per la fornitura dei servizi di *terminal* alle navi Ro-Ro e Ro-Pax¹²⁸. Nello specifico, un'area di sosta di oltre 60.000 mq, pari al 30% circa della superficie dei compendi gestiti da TSG, appare essenziale all'effettuazione dell'attività terminalistica su tali compendi e, in particolare, per l'uso della scassa di Calata Tripoli posta alla radice di Ponte Somalia: oltre il 40% delle movimentazioni di merci rotabili da parte di TSG sono state effettuate grazie all'utilizzo congiunto di tale scassa e dell'area di sosta di Ponte Somalia ed esse non avrebbero potuto essere svolte sul solo compendio di Ponte Libia, che non aveva capacità sufficiente per la sosta e la movimentazione dei mezzi imbarcati/sbarcati attraverso Ponte Somalia e la scassa di Calata Tripoli.

L'essenzialità di tale area di sosta conferisce a chi la controlla la capacità di esercitare su di essa potere di mercato riguardo sia all'accesso ad essa sia al prezzo del suo utilizzo per la sosta di automezzi e semirimorchi.

¹²⁸ [L'indispensabilità dell'area di sosta di Ponte Somalia trova peraltro riscontro nelle difficoltà incontrate da GNV a causa del congestionamento di Stazioni Marittime, che hanno portato alla licenza per l'uso temporaneo di un'area di sosta presso il Terminal Rinfuse.]

VII.3.1. Effetti orizzontali

161. Prima della concentrazione, le controllanti di IM&C detenevano direttamente circa il [45-50%] dei traffici di rotabili e della relativa capacità, ripartito nel modo seguente:

- [0-5%] circa, costituito dai traffici del *Terminal Business* di IM&C¹²⁹;
- [15-20%] costituito dalle merci movimentate da TSG attraverso l'ATI Messina – San Giorgio, controllata congiuntamente da GM e TSG; e
- [25-30%] costituito dalle merci movimentate dal *terminal* Stazioni Marittime.

162. A seguito della concentrazione:

- tutte le operazioni svolte da TSG sulla concessione in capo all'ATI Messina - San Giorgio rientreranno nel *Terminal Business*; al *Terminal Business* potrà essere quindi attribuita una quota di poco più del [15-20%];
- 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* come definito nel Patto vigente e sarà, quindi, certamente soggetta al controllo congiunto di Gruppo Messina e Marininvest.

Dopo la concentrazione, Marininvest deterrà una quota del [35-40%] circa (attribuendole tutta la quota di Ponte Somalia, controllata congiuntamente) e GM una quota del [25-30%] circa (attribuendole tutta la quota di Ponte Somalia, controllata congiuntamente). Le controllanti di IM&C deterranno complessivamente tra il [55-60%] e il [60-65%] dei traffici rotabili (a seconda che Marina di Carrara sia inclusa oppure no nel mercato rilevante).

163. Se si guarda alle sole movimentazioni *non captive*, l'operazione non comporterà sovrapposizioni di rilievo per Marininvest (la quota di Stazioni Marittime è inferiore all'1% e Marininvest assumerà il controllo congiunto di Ponte Somalia), né per GM, ad esito dell'acquisizione da parte di IM&C dell'intera quota attribuibile a TSG, complessivamente pari al [75-80%] circa.

164. Da un punto di vista strutturale, l'operazione comporterà dunque (i) il rafforzamento della posizione di Marininvest come primo operatore del mercato, attraverso l'acquisizione di parte dell'attività del concorrente più prossimo; (ii) il consolidamento e il rafforzamento della posizione di GM. Savona Terminal Auto, non appare un concorrente particolarmente prossimo a Marininvest e GM, essendo una parte significativa del suo traffico rotabile costituito da veicoli nuovi provenienti dall'estero.

165. Ai fini di una piena comprensione degli effetti unilaterali della presente operazione, occorre tuttavia considerare che vi è scarsità di capacità disponibile nel mercato, in particolare presso Stazioni Marittime. Tale circostanza rende improbabile il manifestarsi di significativi effetti orizzontali, unilaterali e coordinati

166. L'istruttoria svolta indica che la capacità del *terminal* Stazioni Marittime è, allo stato, pressoché saturata e quasi completamente utilizzata da GNV (società controllata da Marininvest) e da Tirrenia/Moby (società partecipata da Marininvest)¹³⁰. A conferma di tale saturazione, GNV dalla metà del 2023 starebbe spesso utilizzando capacità disponibile presso il *terminal* IM&C di Ponte Ronco per una linea Ro-Ro verso la Sicilia¹³¹ e avrebbe acquisito l'uso di un'area di sosta presso Terminal Rinfuse.

167. La circostanza che il *terminal* Stazioni Marittime sia quasi saturo fa sì che esso non possa, allo stato, costituire un vincolo competitivo stringente per TSG. Infatti, un ipotetico aumento di prezzo da parte di TSG potrebbe essere neutralizzato da uno spostamento di traffico su Stazioni Marittime soltanto a condizione che quest'ultima abbia sufficiente capacità disponibile.

TSG - disponendo di capacità inutilizzata - costituirebbe in astratto un vincolo competitivo per Stazioni Marittime. Quest'ultima non ha tuttavia alcun incentivo ad aumentare i prezzi ai propri clienti *captive*.

La concentrazione perciò, non comportando l'eliminazione di un vincolo competitivo né per TSG né per Stazioni Marittime, non appare in grado di produrre effetti unilaterali orizzontali.

168. L'acquisizione di TSG da parte di IM&C non eliminerà un vincolo competitivo rilevante, in quanto *pre-merger* i due compendi erano gestiti unitariamente da TSG e di conseguenza l'operazione comporterà sostanzialmente la sostituzione di un operatore con un altro. Inoltre, i due compendi di TSG non apparivano soggetti a pressioni competitive significative né da parte di Stazioni Marittime, né da parte di Ponte Ronco, in ragione dei ridotti livelli di capacità inutilizzata disponibili presso di essi.

169. Parimenti improbabile sarebbe una strategia di coordinamento dei prezzi dei servizi di *terminal* tra TSG e Stazioni Marittime in quanto quest'ultimo, essendo pressoché totalmente saturato dalle attività *captive* di Marininvest, non avrebbe né la capacità né l'incentivo a partecipare ad una siffatta strategia. In questo senso, appare estremamente improbabile che i prezzi praticati da TSG possano aumentare per effetto dell'operazione in esame.

170. Per le ragioni sopra esposte, l'operazione non appare suscettibile di produrre effetti orizzontali significativi, unilaterali e coordinati, nel mercato dei servizi di *terminal* per merci rotabili. Ciò a prescindere dall'inclusione o meno dei *terminal* Ro-Pax nel mercato rilevante (contestata dalle Parti) e dall'estensione del mercato rilevante fino a Livorno (proposta dalle Parti nel Formulario).

¹²⁹ [IM&C non forniva servizi per merci su rotabili attraverso l'ATI.]

¹³⁰ [Cotunav ha utilizzato meno dello 0,5% della capacità del terminal nel 2021-22.]

¹³¹ [Cfr. segnalazione di Euromed Grimaldi del 9 aprile 2024.]

VII.3.2. Effetti verticali

171. 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.

172. La posizione delle Parti sui mercati interessati dai potenziali effetti verticali della concentrazione è la seguente¹³²:

- a) Genova-Palermo, dove GNV detiene una quota di mercato superiore al [60-70%]¹³³;
- b) Genova-Malta, dove GNV detiene una quota superiore al [40-50%], in crescita tra il 2021 e il 2022;
- c) Genova-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;
- d) Genova-Tunisi, dove GNV detiene una quota di circa il [20-30%], nel 2021-2022.

173. Questi fasci di rotte rappresentano quasi la totalità dei volumi movimentati da GNV da Genova e il [30-40%] dei volumi movimentati da Grimaldi su TSG e il [40-60%] circa del fatturato della società per i trasporti da Genova.

174. In tali mercati, Grimaldi opera dalle aree gestite da TSG (ATI/Ponte Libia e Ponte Somalia) diverse rotte in concorrenza con GNV, società controllata da Marininvest che opera da Stazioni Marittime.

175. Gli elementi emersi in istruttoria inducono a ritenere concreta la possibilità che IM&C possa adottare strategie di *input foreclosure* nei confronti di Grimaldi e con effetti pregiudizievoli per il mercato. Si tratta in particolare dei seguenti elementi:

- l'elevata profittabilità del mercato a valle rispetto al mercato a monte. 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. Ciò a fronte di un MOL per metro lineare trasportato da GNV sia sulla Genova-Palermo che sulla Genova-Malta 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 soltanto parzialmente ricatturati da GNV, come, ad esempio, è il caso della Genova-Tunisi;

- GNV e Grimaldi sono gli unici operatori presenti sulle rotte Genova-Palermo e Genova-Malta. Da ciò discende che qualsiasi volume perso da Grimaldi sarà catturato totalmente da GNV;

- sul fascio di rotte che collegano Genova con il Nord della Sardegna, GNV, pur essendo presente, ha una quota di mercato inferiore. Il principale operatore è Moby/Tirrenia, partecipata al 49% da Marininvest, il che comporta che Marininvest ha diritto a circa la metà dei profitti realizzati da Moby/Tirrenia su tale fascio di rotte.

176. Come indicato nelle linee guida sulle concentrazioni non orizzontali della Commissione, nel valutare la probabilità di uno scenario anticoncorrenziale di preclusione dell'accesso ai fattori produttivi, occorre esaminare, in primo luogo, se l'entità risultante dalla fusione avrebbe, dopo la fusione, la capacità di precludere sostanzialmente l'accesso ai fattori di produzione, in secondo luogo, se avrebbe l'incentivo a farlo e, in terzo luogo, se una strategia di preclusione avrebbe un effetto negativo significativo sulla concorrenza a valle. In pratica, questi fattori vengono spesso esaminati insieme, poiché sono strettamente interconnessi.

VII.3.2.a. Capacità di precludere

177. Per effetto della presente concentrazione, il compendio in concessione a TSG su Ponte Somalia verrà sottoposto al controllo congiunto da parte di Marininvest.

178. Il *terminal* TSG, allo stato pressoché completamente utilizzato dal Gruppo Grimaldi per i suoi traffici Ro-Ro, appare difficilmente sostituibile con altri *terminal* ricompresi nel mercato rilevante. Infatti, non vi è capacità non utilizzata sufficiente a sostituire quella dei due compendi presso altri *terminal* dei porti di Genova e Savona, di Vado Ligure¹³⁴ e di Marina di Carrara¹³⁵.

179. Marininvest potrà, quindi, precludere totalmente o parzialmente l'accesso al *terminal* su Ponte Somalia al Gruppo Grimaldi, il suo principale concorrente sui mercati a valle del trasporto marittimo di merci su rotabili da/per la Sicilia/Sardegna da Genova.

VII.3.2.b. Incentivo a precludere

¹³² [Si rileva che, per ragioni di completezza, il mercato costituito dalla rotta Genova-Barcellona è anch'esso interessato dalla presente operazione, ma non verrà ulteriormente analizzato in ragione della ridotta significatività per GNV e per i risultati economici conseguiti nel 2021-2022.]

¹³³ [Se si fosse considerato un mercato unico per le rotte da Genova verso Palermo e verso Catania, la quota di GNV sarebbe superiore al [40-45%.]

¹³⁴ [Il *terminal* di Vado Ligure non avrebbe né capacità sufficiente né caratteristiche tali da permettere la sostituzione di nessuno dei due compendi (in particolare, le banchine non appaiono in grado di accogliere le navi di classe ECO del gruppo Grimaldi).]

¹³⁵ [Il *terminal* di Marina di Carrara, per quanto in grado di servire anche le navi di classe ECO, non avrebbe capacità sufficiente per sostituire nemmeno il *terminal* TSG di Ponte Somalia e comunque il suo uso imporrebbe maggiori costi ai clienti di Grimaldi.]

180. Per quanto riguarda l'incentivo a *precludere* da parte di Marininvest, esso potrebbe sussistere nella forma di preclusione *parziale*¹³⁶, cioè nella forma di un aumento dei costi del rivale Grimaldi o della limitazione degli spazi a sua disposizione.

181. 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.

182. L'esistenza di un incentivo a *precludere* 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. 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 ricatturati, anche parzialmente da GNV.

183. Tale conclusione appare confermata da una analisi quantitativa volta a stimare l'incentivo che IM&C avrebbe ad aumentare il prezzo dei servizi terminalistici che TSG fornisce a Grimaldi e della conseguente pressione su Grimaldi ad aumentare il prezzo dei propri servizi di trasporto.

L'analisi, dettagliata nella Appendice tecnica al presente provvedimento, indica infatti che IM&C avrebbe un fortissimo incentivo ad aumentare il prezzo di tali servizi terminalistici, come misurato dall'indice vGUPPIu. In particolare, a fronte di soglie di attenzione per l'indice vGUPPI nell'ordine del 5-10%, l'indice vGUPPIu raggiunge un valore medio superiore al 500% nel 2021 e quasi 700% nel 2022.

L'indice vGUPPIu continua ad assumere valori estremamente elevati e ben superiori alle soglie di attenzione richiamate anche considerando il margine al netto degli ammortamenti, come ritenuto più corretto da IM&C.

184. Inoltre, si rinviene l'esistenza di meccanismi facilmente implementabili in grado di allineare gli incentivi di GM e di Marininvest.

Ad esempio, un meccanismo di tale tipo appare essere la rilocalizzazione su TSG di tutti o di parte dei traffici Ro-Ro di GNV. Una tale rilocalizzazione permetterebbe di superare i già ricordati problemi di congestionamento e scarsità delle aree di sosta che affliggono l'attività di GNV su Stazioni Marittime, che potrebbero acuirsi con la pubblicizzata espansione delle attività di quest'ultima sulle rotte servite e l'eventuale nuova apertura di una rotta verso Catania. Tali traffici rappresentano allo stato circa [10-30%] dei traffici di TSG e sarebbero, quindi, sufficienti a compensare le eventuali riduzioni di traffico di Grimaldi dovute a un aumento del prezzo dei propri servizi a causa dell'aumento del costo dei servizi terminalistici.

185. Per le ragioni sopra esposte, si ritiene che IM&C abbia l'incentivo a *precludere* l'accesso al *terminal* TSG al Gruppo Grimaldi nella forma della preclusione parziale.

VII.3.2.c. Effetti sulla concorrenza a valle

186. Per quanto riguarda gli effetti sulla concorrenza a valle derivanti dall'adozione da parte di IM&C di una strategia di preclusione parziale (aumento del prezzo del *terminal*), l'analisi svolta durante la fase istruttoria indica come - nonostante il costo dei servizi di *terminal* pesi non più del 15% sui ricavi medi di Grimaldi - essa possa determinare incentivi significativi all'aumento dei prezzi a valle.

187. Diverse considerazioni depongono in tal senso. In primo luogo, Grimaldi è il principale operatore Ro-Ro dal porto di Genova attraverso il *terminal* TSG. In secondo luogo, le rotte Ro-Ro dove Grimaldi è in sovrapposizione con GNV e/o Moby Tirrenia rappresentano una frazione molto significativa delle proprie attività da Genova (circa il [30-50%] dei propri ricavi nel 2021 e quasi il [30-50%] nel 2022). Infine, Grimaldi è l'unico operatore presente oltre a GNV sulle rotte Genova-Malta e Genova-Palermo e, come indicato, con quote di mercato molto significative ([oltre il 50%] sulla Genova-Malta e oltre il 30% sulla Genova-Palermo nel 2022).

188. Oltre a queste considerazioni di natura più qualitativa, nel corso dell'attività istruttoria è stata effettuata una specifica analisi quantitativa volta a stimare l'impatto di un aumento del costo dei servizi di *terminal* sui prezzi praticati da Grimaldi ai propri clienti, mediante l'indice vGUPPIr. Tale indice assume un valore medio del 30% circa, con punte del 60% e oltre sulla Genova-Palermo e di oltre l'80% sulla Genova-Malta, indicando un forte incentivo di Grimaldi a trasferire sui clienti l'aumento del costo dei servizi di *terminal*, con conseguente perdita di competitività nei confronti di GNV. Si consideri che le soglie di attenzione comunemente utilizzate nelle valutazioni di tali incentivi sono nell'ordine del 5-10%. Come avviene per l'indice vGUPPIu, anche l'indice vGUPPIr rimane su valori ampiamente superiori alle soglie di attenzione anche considerando il margine al netto degli ammortamenti, come ritenuto più corretto da IM&C.

189. In definitiva, l'adozione di una strategia di preclusione parziale da parte Marininvest appare avere effetti pregiudizievoli per la concorrenza nel mercato a valle del trasporto marittimo di merci su rotabili.

¹³⁶ [Un'esclusione esplicita e totale nella forma di una negazione dell'accesso al terminal non appare configurabile, in quanto Grimaldi rappresenta oltre il 95% del traffico Ro-Ro di TSG e sarebbe impossibile sostituirlo completamente in breve tempo.]

VII.3.3. Affievolimento della concorrenza a causa dell'accesso a informazioni sensibili

190. L'operazione in parola potrebbe dare luogo ad un affievolimento della concorrenza nel mercato dei servizi di trasporto marittimo di merci rotabili per effetto della presenza di Marininvest nella *governance* di IM&C¹³⁷. Ciò potrebbe accadere qualora tale presenza consentisse a Marininvest di avere accesso a informazioni particolarmente sensibili sulle attività commerciali del suo concorrente principale nel mercato *downstream* (Grimaldi), che potrebbero essere utilizzate nella definizione della propria strategia commerciale. Inoltre, la presenza di Marininvest nella *governance* di IM&C potrebbe disincentivare Grimaldi dall'adottare strategie particolarmente aggressive nel mercato del trasporto Ro-Ro in quanto Marininvest ne verrebbe a conoscenza¹³⁸.

191. Sul punto si rileva che, come confermato dall'AdSP-MLO nell'audizione del 9/4/2024, un terminalista non è in grado di venire a conoscenza, nella propria attività ordinaria, di informazioni circa l'identità dei clienti degli armatori che ne utilizzano i servizi né tantomeno sui prezzi da questi ultimi praticati. Per converso, le tariffe di riferimento di *tutti* i terminalisti sono pubblicate sul sito dell'AdSP-MLO, a cura della stessa.

192. Perciò, le informazioni di cui Marininvest potrebbe entrare in possesso attraverso la propria presenza in IM&C riguardano l'utilizzo del *terminal* TSG da parte di Grimaldi (informazioni aggregate sul traffico movimentato attraverso il *terminal*, anche con frequenza mensile) ed eventuali piani di espansione di Grimaldi, che richiedano un maggior uso del *terminal* stesso. Tali informazioni potrebbero essere considerate "*nonpublic competitively sensitive information*", capaci di mettere GNV in condizione di rispondere aggressivamente alle strategie di Grimaldi e, per questa via, di dissuadere un comportamento concorrenziale e una espansione da parte dello stesso.

193. Anche se, in forza delle modifiche del Patto Parasociale, nessuno dei membri del CdA di TSG, che continuerà a esistere come società separata controllata da IM&C, sarà nominato direttamente da Marininvest e quindi Marininvest non avrà accesso diretto ad informazioni sensibili derivanti dalla gestione dell'attività terminalistica di TSG, tali informazioni potranno essere acquisite mediante le richieste di informazioni da parte dei rappresentanti di Marininvest in seno al CdA di IM&C, come previsto dall'articolo 12.1.3 del Patto Parasociale.

194. In definitiva, non appare possibile allo stato escludere un indebolimento della concorrenza nel mercato del trasporto marittimo di merci rotabili derivanti dall'operazione in esame.

VII.4. L'impatto delle modifiche del Patto Parasociale vigente

VII.4.1. Impatto sull'assetto di controllo del Terminal Business

195. Le modifiche al Patto vigente proposte dalle Parti attribuiscono a GM il controllo esclusivo sulla gestione di Ponte Somalia e rafforzano i presidi di *governance* volti a sterilizzare il controllo di Marininvest sull'intero *Terminal Business*.

196. In primo luogo, viene ampliato e precisato l'insieme delle materie che fanno parte delle *Terminal Business Reserved Matter* e che sono quindi sottratte al potere di veto di Marininvest, includendovi tra l'altro materie strategiche quali la gestione delle concessioni demaniali presenti e future concesse da AdSP-MLO a IM&C o a sue controllate/collegate/JV, l'esecuzione/modifica/cessazione di accordi o JV relative al *Terminal Business*.

197. Le modifiche del Patto vigente proposte dalle Parti assicurano infatti che la gestione operativa e strategica del *Terminal Business*-- inclusivo di Ponte Somalia - sia posta sotto l'esclusivo controllo del Presidente del CdA e dei CEOs di IM&C, che sono nominati da GM "*subject to prior consultation with [Marinvest]*" (paragrafo 6.1.1 del Patto vigente). La nozione di "*Operational Matters*" adottata non si limita alla sola gestione operativa "quotidiana" del *Terminal Business*, ma si estende alla determinazione delle politiche attraverso le quali il *Terminal Business* attrae e sviluppa nuovi traffici e gestisce quelli esistenti, ivi inclusa la determinazione dei prezzi e delle condizioni del servizio di *terminal* merci rotabili. Tali politiche implementano nella concreta attività del *Terminal Business* gli obiettivi quantitativi economico-finanziari stabiliti nel *Budget* e nel *Business Plan*, conferendo alle figure nominate da GM un ruolo essenziale e determinante nella gestione del *Terminal Business*.

Tale ruolo appare rafforzato dall'esclusione, per le attività relative al *Terminal Business*, dell'approvazione da parte del rappresentante di Marininvest prevista dalla *Delegation Matrix* e dall'allineamento delle modalità di nomina dei *Chief Financial Offices* a quelle degli altri *key executives*.

In tal modo, è eliminato ogni canale di influenza di Marininvest sulla gestione ordinaria e sulle decisioni di investimento del *Terminal Business*.

198. Le modifiche proposte chiudono inoltre l'importante canale di possibile influenza di Marininvest sul *Terminal Business* costituito dai Comitati che affiancano i CEOs (il nuovo paragrafo 7.1.6 esclude sia la partecipazione dei rappresentanti di Marininvest alle discussioni relative al *Terminal Business*, sia l'accesso alle informazioni connesse a tali discussioni).

199. L'unico canale significativo di influenza di Marininvest sul *Terminal Business* resta l'approvazione del *Budget* e del *Business Plan* del *Terminal Business*, che definiscono la cornice strategica generale di attività del *Terminal Business*. Posto che, alla luce della definizione delle *Terminal Business Operational Matters*, si tratta di documenti destinati ad indicare le linee strategiche generali della società, la loro discussione avverrà in un contesto in cui l'eventuale capacità di Marininvest di influenzare l'esercizio del *casting vote* appare già ridotta dall'assenza di una dipendenza economica e

¹³⁷ [Il Patto parasociale prevede (articolo 12) la possibilità per gli amministratori di chiedere e ottenere "*operating statistics and other trading information*" riguardanti sia IM&C, sia le controllate/collegate/JV.]

¹³⁸ [Cfr., ad esempio, *Guideline 11 delle Linee Guida sulle Concentrazioni statunitensi, 2023.*]

finanziaria di IM&C dal gruppo MSC e verrà ulteriormente diminuita dalle misure volte a salvaguardare la natura concorrenzialmente sensibile dei dati e delle informazioni che saranno riportate al Consiglio di amministrazione di IM&C o che potranno essere richieste dagli amministratori in merito a IM&C e alle sue controllate con riguardo al *Terminal Business*: queste ultime appaiono infatti in grado di ridurre il rischio di acquisizione da parte dei rappresentanti di Marininvest di informazioni sensibili concernenti la gestione del *Terminal Business* e le politiche del concorrente Grimaldi.

200. Per quanto riguarda la *governance* delle società controllate operanti nel *Terminal Business*, essa verrà sottratta all'influenza di Marininvest attraverso l'inclusione della nomina dei relativi amministratori, delle istruzioni di voto e della definizione dei poteri delegati tra le materie sottratte al potere di veto di Marininvest nel CdA di IM&C e l'introduzione di requisiti di ineleggibilità tali per cui i membri del CdA delle società collegate e controllate da IM&C non possono essere impiegati né avere alcuna funzione nel gruppo MSC.

Tali previsioni sottraggono totalmente TSG, in quanto società controllata, all'influenza diretta di Marininvest.

VII.4.2. Impatto sulle preoccupazioni orizzontali

201. Le modifiche del Patto vigente, escludendo il controllo congiunto di Marininvest sul *Terminal Business* che ora include anche TSG, determineranno l'acquisizione da parte di GM del controllo esclusivo dei due compendi su cui opera TSG.

202. Dal punto di vista strutturale, ciò significa che nel mercato rilevante dei servizi di *terminal* per merci rotabili nei porti liguri¹³⁹ (i) non vi sarà alcun aumento della quota di mercato in capo a Marininvest, sia con riguardo all'intero mercato, sia con riferimento alle sole movimentazioni *non-captive* e (ii) l'intera quota di TSG sarà attribuita a GM, la quale prima dell'operazione deteneva direttamente una quota inferiore al 2% e congiuntamente con TSG una quota dal [15-20%] circa e raggiungerà una quota del [25-30%] circa.

Alla luce delle considerazioni svolte in precedenza, l'operazione comunque non produrrebbe effetti unilaterali significativi.

VII.4.3. Impatto sulle preoccupazioni verticali

203. Le modifiche del Patto Parasociale vigente esposte in precedenza escludono Marininvest dal controllo e dalla gestione ordinaria del *Terminal Business* e, quindi, anche del compendio di Ponte Somalia, appaiono in grado di eliminare la capacità di precludere da parte di Marininvest.

204. GM, pur avendo la capacità di mettere in atto strategie di *input foreclosure* (cfr. *supra*), nella specie di incremento del prezzo dei servizi terminalistici, nei confronti degli utilizzatori del *terminal*, non ne avrebbe però l'incentivo, in quanto non è attivo nei mercati a valle del trasporto rotabili dove operano i suoi clienti.

205. Tuttavia, non è possibile escludere l'esistenza di meccanismi che portino all'allineamento degli incentivi di GM a quelli del socio Marininvest in ragione della sperequazione dimensionale esistente tra MSC e IM&C nel trasporto marittimo di *container* e della possibilità che Marininvest possa mettere in atto azioni "compensative" nell'interesse di GM. Ciò potrebbe accadere, ad esempio, qualora Marininvest proponesse di trasferire il traffico Ro-Ro di GNV sui compendi gestiti da TSG per compensare le perdite di traffico su Grimaldi dovute all'adozione da parte di GM di condizioni tariffarie e di uso dei compendi Libia e Somalia che rendano più costoso l'accesso ad essi da parte di Grimaldi, al fine di favorire la propria controllata GNV.

206. Gli impegni proposti da IM&C appaiono idonei a eliminare ogni possibile incentivo di GM e Marininvest a mettere in atto tali azioni, nella misura in cui si chiarisca che essi si applicano a entrambi i compendi attualmente gestiti da TSG, - ivi incluso il compendio di Ponte Libia, sul quale, come dichiarato da IM&C, "TSG ha goduto di una piena autonomia commerciale con particolare riguardo alla determinazione dei prezzi e delle condizioni dei propri servizi"¹⁴⁰ e rispetto al quale la concessione dell'ATI, a differenza di quella relativa a Ponte Somalia, non prevede esplicitamente obblighi di non discriminazione.

207. L'obbligo di non discriminazione impedisce infatti che Grimaldi possa essere discriminato nell'accesso a entrambi i compendi ora gestiti da TSG e assicura che l'accesso di altri clienti al *terminal* possa avvenire soltanto se ciò risulta profittevole per il terminalista. Esso inoltre permette di allineare gli obblighi di non discriminazione previsti dalla concessione dell'ATI Messina - San Giorgio e dalla concessione su Ponte Somalia. Le relazioni al cui invio IM&C si è impegnata permetteranno una verifica puntuale del rispetto di tale obbligo. Al riguardo si ritiene che per garantire un controllo effettivo ed efficace sull'adempimento di tale obbligo sia necessario che i relativi *report* siano inviati all'Autorità per tutto il periodo di durata delle concessioni.

208. L'obbligo di non discriminazione aumenta il costo delle strategie di *input foreclosure* per l'impresa a valle che ne dovrebbe beneficiare, ma di per sé non elimina in assoluto il pericolo che una tale strategia sia messa in atto.

Gli ulteriori impegni che IM&C si è resa disponibile a implementare appaiono volti a eliminare completamente tale pericolo, garantendo all'attuale maggior cliente di TSG - il gruppo Grimaldi - per un periodo di due anni, un livello minimo di servizio (approdi, frequenze, rotabili e contenitori gestiti) e di prezzi pari alla media dei tre anni precedenti. In tal modo, essi complementano efficacemente l'obbligo di non discriminazione, assicurando che l'operazione non comporti un peggioramento delle condizioni d'uso del *terminal* acquisito e una riduzione della capacità competitiva del gruppo Grimaldi, a vantaggio di GNV. Anche in questo caso appare necessaria un'informativa all'Autorità sulle condotte adottate

¹³⁹ [L'inclusione o meno del terminal di Marina di Carrara nel mercato rilevante non modifica le conclusioni.]

¹⁴⁰ [Cfr. verbale audizione del 27 marzo 2024, doc. 108.1.]

per adempiere alla misura in modo da potere monitorare adeguatamente il rispetto della stessa. I *report* dovranno essere inviati unitamente a quelli previsti nel paragrafo precedente e con la medesima tempistica, per i due anni di durata della misura stessa.

VII.4.4. Impatto sull'accesso a informazioni sensibili dal punto di vista concorrenziale

209. Le misure proposte appaiono sufficienti l'accesso di Marininvest a informazioni sensibili dal punto di vista competitivo.

Esse infatti impediscono che i rappresentanti di Marininvest, nel contesto delle riunioni del CdA di IM&C o attraverso i Comitati o mediante apposite richieste di dati di contabilità direzionale o statistiche operative e commerciali, possano avere accesso a dati che facilitino la risposta di GNV alle strategie competitive di Grimaldi.

VIII. CONCLUSIONI

210. Alla luce delle considerazioni svolte si ritiene che l'operazione di concentrazione in esame appare suscettibile di ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva, in particolare a causa della capacità e dell'incentivo di Marininvest e di GM di mettere in atto strategie di *input foreclosure* nel mercato dei servizi di terminal rotabili e dell'indebolimento della concorrenza a valle nel mercato del trasporto merci rotabili creato dall'accesso di Marininvest a informazioni sensibili dal punto di vista competitivo.

211. I rimedi proposti da IM&C risultano, nel loro complesso, idonei e proporzionati a scongiurare gli effetti pregiudizievoli della concorrenza che l'operazione in esame è suscettibile di produrre.

212. Tutto ciò considerato, si ritiene che l'operazione di concentrazione sia suscettibile di essere autorizzata condizionatamente alla realizzazione delle misure di cui alle lettere a), b) e c) del Dispositivo.

RITENUTO pertanto, sulla base degli elementi emersi nell'istruttoria, che l'operazione in esame è suscettibile, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2 della legge n. 287/1990, di ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva;

RITENUTO necessario prescrivere alla società Ignazio Messina & C. S.p.A., ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/1990, misure necessarie a impedire il realizzarsi degli effetti distorsivi della concorrenza causati dalla realizzazione della concentrazione in esame;

RITENUTO, pertanto, che l'operazione di concentrazione comunicata è autorizzata subordinatamente alla piena, effettiva e tempestiva esecuzione di tutte le misure prescritte nel presente provvedimento;

RITENUTO che l'eventuale mancata attuazione delle suddette misure comporta la realizzazione di un'operazione di concentrazione in violazione del divieto di cui all'articolo 6, comma 1, della n. 287/1990;

DELIBERA

di autorizzare l'operazione di concentrazione comunicata, a condizione che Ignazio Messina & C. S.p.A. dia piena ed effettiva esecuzione alle seguenti misure prescritte ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/1990:

a) modifica del Patto Parasociale vigente

Entro quindici giorni dalla notifica del presente Provvedimento, Ignazio Messina & C. comunicherà all'Autorità il nuovo Patto Parasociale, completo degli allegati, sottoscritto da Gruppo Messina S.p.A. e Marininvest S.r.l., che riproduca la bozza di Patto di cui alla comunicazione del 29 aprile 2024, integrata in modo da estendere all'articolo 12.1.3 le misure previste all'articolo 6.1.5 per garantire separazione informativa in merito alla gestione delle attività terminalistiche di IM e sterilizzare ulteriormente la contiguità di Marininvest rispetto a tali attività, chiarendo adeguatamente che né i *management accounts* mensili né le statistiche commerciali né le informazioni commerciali devono comprendere informazioni concorrenzialmente sensibili.

b) obblighi di non discriminazione

Nella gestione e nella messa a disposizione delle infrastrutture, degli spazi e degli accosti attualmente gestiti da Terminal San Giorgio S.r.l. sui compendi di Ponte Libia (parte della concessione all'ATI Messina - San Giorgio) e di Ponte Somalia (di cui è concessionaria Terminal San Giorgio S.r.l. ai sensi dell'atto di concessione demaniale marittima stipulato con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale il 14 febbraio 2019) e nella definizione delle condizioni tariffarie relative alla fornitura dei servizi sui due compendi citati, Ignazio Messina & C. garantirà parità di trattamento ai propri clienti (fatta salva la disponibilità di spazi e accosti) e fornirà i propri servizi sui due compendi ora gestiti da TSG a chiunque ne faccia richiesta, a condizioni non discriminatorie, in linea con gli obblighi già previsti dagli articoli. 4.6 e 9.1. c) dell'atto di concessione demaniale marittima stipulato tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e Terminal San Giorgio S.r.l. il 14 febbraio 2019 in relazione a Ponte Somalia.

Ignazio Messina & C. S.p.A. trasmetterà per tutta la durata delle concessioni - a cadenza semestrale per i primi due anni e poi a cadenza annuale - una relazione che dia atto delle richieste di accesso ricevute e delle condizioni praticate, contenente tutte le informazioni necessarie per una puntuale verifica del rispetto degli obblighi di non discriminazione di cui sopra.

c) garanzie di accesso ai servizi di terminal per merci rotabili forniti da Terminal San Giorgio s.r.l.

Per i due anni successivi alla notifica del provvedimento, Ignazio Messina & C. S.p.A. adotterà, con riferimento ai due contratti attualmente in essere con Grimaldi Deep Sea S.p.A. e Grimaldi Euromed S.p.A., tutte le misure necessarie a:

- (i) garantire lo stesso numero di approdi nave/anno e frequenza pari alla media dei tre anni precedenti;
- (ii) garantire un numero di metri lineari/anno per tipologia di rotabili (semi trailer, auto, veicolo industriali) e di contenitori/anno, pari alla media dei tre anni precedenti, a parità di media dei giorni di sosta ad unità;
- (iii) non aumentare le tariffe, se non a fronte di incrementi effettivi delle voci di costo relative al personale (come individuato dal contratto nazionale di lavoro), alla tariffa del fornitore di manodopera ex articolo 17 della legge n. 84/1994, ai canoni di concessione portuale e ai costi energetici.

Unitamente alle relazioni di cui al punto b) precedente, Ignazio Messina & C. S.p.A. informerà l'Autorità circa le azioni adottate per ottemperare a tale misura per la durata della stessa.

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

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera b), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro il termine di sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, fatti salvi i maggiori termini di cui all'articolo 41, comma 5, del Codice del processo amministrativo, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8 del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE *f.f.*
Elisabetta Iossa

Appendice tecnica relativa all'analisi degli effetti verticali

Metodologia generale

Obiettivo dell'analisi è quello di valutare l'impatto concorrenziale dell'operazione in esame ("Operazione") nei mercati (verticalmente collegati ai servizi di terminal per navi Ro-Ro) del trasporto marittimo di merci su rotabili. Il punto centrale dell'analisi è la valutazione degli incentivi ad aumentare i prezzi dei servizi terminalistici forniti da TSG (prezzi *upstream*) da parte della *merged entity* per effetto dell'Operazione. Tali servizi sono prevalentemente utilizzati dal Gruppo Grimaldi ("Grimaldi"), il principale concorrente di GNV nei mercati del trasporto marittimo di merci su rotabili. L'Operazione potrebbe dunque determinare un incentivo ad adottare strategie di *input foreclosure* nei confronti del Gruppo Grimaldi, a beneficio di GNV.

Detti incentivi dipendono sostanzialmente dal grado di pressione concorrenziale che Grimaldi esercita su GNV (e viceversa) nei mercati del trasporto marittimo di merci su rotabili, dalla profittabilità di tali mercati, nonché dall'incidenza del costo dei servizi terminalistici sui prezzi dei servizi di trasporto.

Il grado di pressione concorrenziale che Grimaldi e GNV esercitano l'uno sull'altro dipende in primo luogo dal grado di prossimità concorrenziale esistente tra esse. I *diversion ratio* ("DR") tra le Parti colgono esattamente questo. Infatti, quanto più elevati sono i DR tra le imprese oggetto della concentrazione, tanto più elevate saranno le vendite che la concentrazione consentirà di internalizzare, rendendo profittevoli aumenti di prezzo¹. I DR che rilevano ai fini di questa

¹ [Ciò in quanto prima della concentrazione, se una delle Parti avesse aumentato i prezzi, avrebbe perso una porzione delle proprie vendite a vantaggio (tra gli altri, anche) dell'altra Parte. Dopo la concentrazione tale vincolo competitivo viene eliminato, cosicché la nuova entità ha un maggiore incentivo ad accrescere i prezzi di vendita dei propri prodotti. La forza del vincolo concorrenziale eliminato dalla concentrazione è tanto più forte quanto più forte è la relazione di sostituibilità tra i prodotti (in questo contesto le catene di vendita delle Parti.]

analisi sono quelli 'verticali', ovvero l'aumento delle vendite 'catturato' da GNV a seguito di un aumento del prezzo dei servizi terminalistici a Grimaldi da parte della *merged entity*.

Nel caso di specie, alla luce della natura sostanzialmente omogenea del prodotto erogato nonché della natura preminente assunta dal prezzo quale variabile competitiva, i DR tra le Parti sono stati stimati sulla base delle loro quote di mercato, calcolate in termini di volumi erogati (metri lineari trasportati). Ciò implica quindi che la capacità di una delle due Parti di catturare le vendite perse dell'altra, a valle di un aumento di prezzo da parte di quest'ultima, è proporzionale alla sua quota di mercato².

L'altro *driver* degli incentivi ad aumentare i prezzi derivante dalla concentrazione è la profittabilità delle vendite 'ricatturate' a valle e a monte. L'incentivo ad aumentare i prezzi sarà tanto più forte quanto maggiormente profittevoli saranno le vendite ricatturate, ovvero quanto maggiori sono i margini realizzati su queste ultime.

La peculiarità di tale analisi risiede nel fatto che le Parti possono "recuperare" i volumi persi a causa dell'incremento di prezzo in fasi della filiera diverse rispetto a quella in cui si realizza tale aumento. La metodologia di analisi utile a catturare tali peculiarità è basata sui cd. vGUPPI ("*vertical Gross Upward Pricing Pressure*").³ Nei paragrafi che seguono si dà conto delle modalità con cui tale impianto metodologico è stato utilizzato al fine di esaminare possibili strategie di *input foreclosure* derivanti dall'Operazione.

Incentivi ad aumentare i prezzi a monte e/o a valle derivanti dall'Operazione

Un possibile rischio di deterioramento delle condizioni competitive dei mercati a danno dei consumatori scaturisce dal fatto che IM&C, ad esito dell'operazione, possa aumentare il prezzo dei servizi terminalistici che TSG fornisce a Grimaldi. Ciò comporta una perdita dei volumi a monte acquistati da Grimaldi e, di conseguenza, una riduzione della propria attività di trasporto marittimo a valle. Una parte dei volumi persi da Grimaldi a valle, conseguente alla decisione di aumentare il prezzo dei servizi di terminal, viene tuttavia ricatturata da GNV, il principale concorrente di Grimaldi. Tale meccanismo potrebbe innescare un incentivo all'aumento del prezzo dei servizi terminalistici da parte di IM&C, controllata congiuntamente dal Gruppo Messina e da Marininvest (che a sua volta controlla GNV).

In questo contesto, l'indice vGUPPI_u misura i profitti ricatturati a valle tramite GNV e Moby/Tirrenia in rapporto ai ricavi persi nelle vendite di servizi terminalistici a monte per effetto dell'aumento del prezzo del terminal (eq.1).

$$vGUPPI_u = \frac{\text{profitti ricatturati a valle}}{0.49 \cdot \text{ricavi persi nella fase a monte}} \quad (1)$$

Nello specifico, l'indice può essere espresso come segue:

$$vGUPPI_u = DR_{Grimaldi>GNV} * m_{GNV} * \frac{1}{(0.49 * W_{Terminal})} \quad (2)$$

dove

- $DR_{Grimaldi>GNV}$ è il DR, nel servizio di trasporto a valle, da Grimaldi a GNV;
- m_{GNV} è il margine unitario medio (€/ml) sui costi variabili di GNV; e
- $W_{Terminal}$ è il prezzo medio per i servizi del terminal TSG.

I ricavi persi nella fase a monte che entrano nelle formule (1) e (2) sono 'pesati' al 49% in quanto Marininvest detiene una partecipazione del 49% nel capitale sociale di IM&C. Ciò comporta che soltanto una frazione dei ricavi persi a seguito dell'aumento di prezzo dei servizi terminalistici sono imputabili a Marininvest, a fronte dell'incremento (per intero) dei maggiori profitti realizzati da GNV per effetto della strategia di *input foreclosure*. Tale circostanza rafforza quindi l'incentivo di Marininvest ad implementare siffatte strategie.

Nelle rotte (o fasci di rotte) per il Nord della Sardegna in partenza da Genova, in aggiunta a Grimaldi e GNV, opera anche Moby/Tirrenia, partecipata al 49% dal Gruppo MSC. Ciò comporta che il 'recupero' dei profitti a valle può avvenire tramite la partecipata Moby/Tirrenia, oltre che tramite GNV. L'eq. (2) deve pertanto essere modificata come segue

$$vGUPPI_u = DR_{Grimaldi>GNV} * m_{GNV} * \frac{1}{(0.49 * W_{Terminal})}$$

² [In linea generale, i DR tra due imprese (A e B) coinvolte da un'operazione di concentrazione possono essere calcolati, sulla base delle rispettive quote di mercato (QdM), come segue:

$$DR_{A>B} = \frac{QdM_B}{1 - QdM_A} \quad (n.1)$$

$$DR_{B>A} = \frac{QdM_A}{1 - QdM_B} \quad (n.2)$$

dove la formula n.1 indica lo spostamento su B di una parte dei volumi venduti originariamente da A valle di un aumento dei prezzi di A, mentre la formula n.2 stima la porzione di volumi persi da B a causa di un aumento dei suoi prezzi che viene ricatturata da A ad esito dell'operazione di concentrazione.]

³ [Moresi S., Salop S. (2013), "VGUPPI: Scoring Unilateral Pricing Incentive in Vertical Mergers", *Antitrust Law Journal* Vol. 79, No. 1.]

$$+DR_{Grimaldi>Moby/Tirrenia} * m_{Moby/Tirrenia} * \frac{1}{(0.49*W_{Terminal})} \quad (2bis)$$

Dove

- $DR_{Grimaldi>Moby/Tirrenia}$ è il DR, nel servizio di trasporto a valle, da Grimaldi a Moby/Tirrenia; e
- $m_{Moby/Tirrenia}$ è il margine unitario medio (€/ml) sui costi variabili di Moby/Tirrenia.

In particolare, i $DR_{Grimaldi>GNV}$ e $DR_{Grimaldi>Moby/Tirrenia}$ sono stati stimati assumendo che la capacità di catturare i volumi persi da Grimaldi sia proporzionale alla quota di mercato di GNV e di Moby/Tirrenia nel trasporto a valle:

$$DR_{Grimaldi>GNV} = \frac{QdM_{GNV}}{1-QdM_{Grimaldi}} \quad (3)$$

$$DR_{Grimaldi>Moby/Tirrenia} = \frac{QdM_{Moby/Tirrenia}}{1-QdM_{Grimaldi}} \quad (4)$$

dove:

- QdM_{GNV} , $QdM_{Grimaldi}$ e $QdM_{Moby/Tirrenia}$ sono rispettivamente le quote di mercato di GNV, Grimaldi e Moby/Tirrenia in volume (metri lineari), misurate all'interno di ciascuna rotta con partenza/destinazione Genova.

L'indice vGUPPI_u cattura l'incentivo di IM&C ad aumentare il prezzo a monte dei servizi terminalistici forniti da TSG. Un aumento di tale prezzo comporta un aumento del costo marginale delle imprese che si servono del terminal, il che si riverbererà a sua volta sui prezzi a valle dei servizi di trasporto.

L'indice vGUPPI_r misura l'incentivo delle imprese a valle destinatarie dell'aumento del prezzo a monte (Grimaldi nel nostro caso) ad aumentare a loro volta i prezzi. In altre parole, l'indice vGUPPI_r 'converte' l'incentivo ad aumentare i prezzi a monte in un corrispondente incentivo all'aumento dei prezzi a valle. L'indice vGUPPI_r può essere espresso come segue:

$$vGUPPI_r = vGUPPI_u * PTR * \frac{W_{Terminal}}{P_{Grimaldi}} \quad (5)$$

dove:

- $P_{Grimaldi}$ è il prezzo medio (€/ml) dei servizi di trasporto offerti da Grimaldi; e
- PTR (pass-through rate) è il tasso di ribaltamento a valle dell'aumento dei costi per i servizi di terminal.

L'equazione (5) mostra come l'indice vGUPPI_r sia dato dal prodotto del vGUPPI_u, il tasso di ribaltamento a valle dell'aumento dei costi del terminal e l'incidenza del costo del terminal sul prezzo finale. Tale ultimo fattore assume particolare rilevanza in quanto il prezzo dei servizi a monte potrebbe rappresentare una frazione molto piccola del prezzo dei servizi a valle e potrebbe accadere che, nonostante l'indice vGUPPI_u indichi un forte incentivo ad aumentare il prezzo a monte, l'incentivo ad aumentare i prezzi a valle non sia altrettanto forte.

Stima delle variabili

La stima dei vGUPPI richiede, oltre ai DR, informazioni su prezzi e margini. Per quanto riguarda i prezzi, i prezzi medi unitari per GNV e Grimaldi sono stati ottenuti dividendo i ricavi generati a livello di rotta nel 2021 e 2022 per i metri lineari trasportati (comprese le auto). I margini unitari medi di GNV, essi sono stati calcolati, sempre a livello di rotta, dividendo la differenza tra ricavi e costi di natura variabile per i metri lineari trasportati (comprese le auto). Gli unici costi riconosciuti come variabili ai fini del presente esercizio sono i "Commercial Costs" e i Trip Costs (consumables & harbour); il margine lordo così ottenuto è stato diviso per i metri lineari effettivamente trasportati sulla rotta (comprese le auto), dando quindi luogo ai margini medi per metro lineare utilizzati nelle formule precedentemente indicate. Per quanto riguarda i margini unitari medi di Moby/Tirrenia, essi sono stati calcolati, sempre a livello di rotta, dividendo il Gross Profit da Income Statement (2022) per i metri lineari trasportati (comprese le auto) sempre nel 2022. Il margine unitario medio di TSG è stato anch'esso calcolato dividendo il margine operativo lordo nel 2021 e 2022 per i metri lineari trasportati (pag. 39 del formulario di notifica).

Come indicato in precedenza, i *diversion ratios* sono stati stimati in base alle quote di mercato di GNV, Grimaldi e Moby/Tirrenia a livello di rotta. Nelle rotte dove GNV e Grimaldi sono gli unici operatori attivi, il DR è pari a 1.

Il prezzo medio dei servizi terminalistici corrisposto da Grimaldi a TSG è stato semplicemente ottenuto dividendo il fatturato del terminal realizzato con Grimaldi per i metri lineari trasportati attraverso il terminal. Tali dati sono riportati a pag. 52 del formulario di notifica.

Infine, il tasso di ribaltamento a valle dell'aumento dei costi (PTR) del terminal è stato assunto pari a 0,5. Sul punto si rileva come le autorità di concorrenza inglesi (CMA e predecessori) abbiano consistentemente usato valori compresi tra 0,5 e 1, a seconda delle specifiche condizioni di concorrenza.⁴ Pertanto, la scelta effettuata è favorevole alla Parte. Le due tabelle che seguono riportano i valori dei margini e dei prezzi utilizzati nelle formule indicate in precedenza.

Variabili utilizzate per il 2021

	Genova - Malta	Genova - Palermo	Genova - Tunisi - Malta	Genova/Savona-Olbia/Porto Torres
Prezzo medio di GNV (€/ml)	[75-100]	[25-50]	[50-75]	[25-50]
Prezzo medio di Grimaldi (€/ml)	[50-75]	[25-50]	[50-75]	[25-50]
Margine medio di GNV (€/ml)	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
Margine medio di Moby/Tirrenia (€/ml) (1)	-	-	-	12.4
Margine medio di TSG (€/ml)	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
DR_Grimaldi_GNV	1	1	0.20*	0.06**
DR_Grimaldi_Moby/Tirrenia	-	-	-	0.94
Prezzo medio terminal a Grimaldi (€/ml)	[1-10]	[1-10]	[1-10]	[1-10]
PTR	0.5	0.5	0.5	0.5

(1) basato su dati pubblici https://static.moby.it/ir/2023/Moby_CIN_Presentation.pdf;

* Il DR Grimaldi/GNV risulta inferiore a 1 perché l'operatore principale su tale rotta è Cotunav con più del 60% del mercato.

** Il DR Grimaldi/GNV risulta inferiore a 1 perché l'operatore principale su tale rotta è Moby/Tirrenia con più del 70% del mercato

Variabili utilizzate per il 2022

	Genova - Malta	Genova - Palermo	Genova - Tunisi - Malta	Genova/Savona-Olbia/Porto Torres
Prezzo medio di GNV (€/ml)	[75-100]	[25-50]	[75-100]	[25-50]
Prezzo medio di Grimaldi (€/ml)	[50-75]	[25-50]	[50-75]	[25-50]
Margine medio di GNV (€/ml)	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
Margine medio di Moby/Tirrenia (€/ml) (1)	-	-	-	12.4
Margine medio di TSG (€/ml)	[omissis]	[omissis]	[omissis]	[omissis]
DR_Grimaldi_GNV	1	1	0.18*	0.14**
DR_Grimaldi_Moby/Tirrenia	-	-	-	0.86
Prezzo medio terminal a Grimaldi (€/ml)	[1-10]	[1-10]	[1-10]	[1-10]
PTR	0.5	0.5	0.5	0.5

(1) basato su dati pubblici https://static.moby.it/ir/2023/Moby_CIN_Presentation.pdf;

* Il DR Grimaldi/GNV risulta inferiore a 1 perché l'operatore principale su tale rotta è Cotunav con più del 60% del mercato.

** Il DR Grimaldi/GNV risulta inferiore a 1 perché l'operatore principale su tale rotta è Moby/Tirrenia con più del 70% del mercato

Risultati

La Tabella che segue riporta le stime dei vGUPPI per le rotte con partenza/destinazione Genova dove c'è sovrapposizione tra il Gruppo Grimaldi e GNV per il 2021 e il 2022. Tali rotte rappresentano circa il [25-50%] dei ricavi di tutte le rotte operate da Grimaldi con partenza/destinazione Genova nel 2021 e quasi il [25-50%] del 2022.⁵

Come indicato in precedenza, il vGUPPI misura l'incentivo ad aumentare i prezzi dei servizi terminalistici di TSG in considerazione del fatto che, nelle rotte dove Grimaldi compete con GNV e Moby Tirrenia, ciò avvantaggerà queste ultime. Come si può vedere, l'indice vGUPPI (medio) assume valori estremamente elevati (589% per il 2021 e 693% per il 2022), ben al di sopra delle soglie di attenzione normalmente considerate.⁶ Ciò indica un forte incentivo ad aumentare i prezzi dei servizi terminalistici di TSG per effetto della presente operazione.

4

[Cfr.

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a3a7d9ae5274a73593a0cc7/appendices_and_glossary_tesco_booker_final_report.pdf, §87.]

5 [Tali quote non sommano all'unità perché si riferiscono unicamente alle rotte in partenza da Genova dove Grimaldi si sovrappone con GNV.]

6 [Nel caso inglese Tesco/Booker sono state considerate soglie di attenzione per il vGUPPI del 5-10%. Cfr. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a3a7d9ae5274a73593a0cc7/appendices_and_glossary_tesco_booker_final_report.pdf.]

Ciò non significa, tuttavia, che i prezzi a valle aumenteranno necessariamente come conseguenza dell'aumento del prezzo a monte. Ad esempio, nel caso in cui il prezzo dei servizi a monte rappresenti una frazione molto piccola del prezzo di quelli a valle potrebbe ben accadere che ad un forte incentivo ad aumentare il prezzo a monte non corrisponda un incentivo altrettanto forte ad aumentare i prezzi a valle. Per questo motivo, nel corso della presente analisi è stato stimato anche l'indice vGUPPIr, che misura l'incentivo ad aumentare il prezzo a valle da parte dei concorrenti destinatari degli aumenti de prezzi a monte.

Nel caso di specie l'indice vGUPPIr è stato stimato per Grimaldi e cattura l'incentivo per quest'ultimo ad aumentare il prezzo dei servizi di trasporto come conseguenza dell'aumento del prezzo dei servizi terminalistici. Anche tale indice assume valori ben superiori alle soglie di attenzione normalmente considerate, confermando quindi un forte incentivo ad aumentare il prezzo dei servizi di trasporto dovuto alla presente operazione.

	vGUPPI	Genova - Malta	Genova - Palermo	Genova - Tunisi - Malta	Genova/Savona- Olbia/Porto Torres*
2021	Incidenza rotta (%)	17.81	14.44	2.96	6.67
	vGUPPIu (%)	2471	850	320	255
	vGUPPIu medio (%)	589			
	vGUPPIr (%)	114.9	68.7	15.7	23.9
	vGUPPIu medio (%)	32.4			
2022	Incidenza rotta (%)	18.60	23.50	2.80	4
	vGUPPIu (%)	2380	971	411	262
	vGUPPIu medio (%)	693			
	vGUPPIr (%)	84.2	59.9	15.6	20.0
	vGUPPIu medio (%)	31.0			

NOTA: I vGUPPI medi sono stati stimati utilizzando come pesi i ricavi di ciascuna delle rotte considerate rispetto ai ricavi di tutte le rotte operate da Grimaldi con partenza/destinazione Genova.

** i vGUPPI sul fascio di rotte Genova/Savona-Olbia/Porto Torres sono stati stimati utilizzando l'equazione (2bis) in luogo della (2).*