C12826 - SAS SHIPPING AGENCIES SERVICES/NEWCO DI ASSO MARITIME
Provvedimento n. 31973

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 19 maggio 2026;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004 relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione pervenuta dalla società SAS Shipping Agencies Services S.à.r.l. il 29 aprile 2026;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. SAS Shipping Agencies Services S.à r.l. (di seguito, "SAS" - Numero di iscrizione nel Registre de Commerce et des Sociétés del Lussemburgo: B113456) è una società *holding* di diritto lussemburghese, interamente controllata in via indiretta da MSC Holding SA, a capo del Gruppo MSC. Il gruppo MSC è attivo nell'offerta di servizi di trasporto marittimo di linea e di logistica per le merci in container, nel comparto dei servizi di movimentazione portuale delle merci in container e altre operazioni terminali, nei servizi di crociera e di trasporto marittimo dei passeggeri, nei servizi di rimorchio portuale, nonché nei servizi della riparazione e manutenzione navale[1]. Il Gruppo MSC è anche marginalmente attivo nel mercato dei *tour operator* e delle agenzie di viaggio, nel settore dei servizi sanitari privati e nel trasporto ferroviario passeggeri ad alta velocità. Il Gruppo MSC ha realizzato nel 2025 in Italia un fatturato superiore alla soglia di 595 milioni di euro.

2. Jobson Italia S.r.l. (di seguito, "Jobson Italia"; C.F. 00961480118) è la principale società operativa del Gruppo Asso ed è attiva prevalentemente nei settori della manutenzione, riparazione e revisione e dei servizi di *refitting* nei comparti marittimo, *oil & gas* e industriale per il tramite delle società da essa controllate in via diretta e indiretta[2]. Jobson Italia è, altresì, attiva nel settore della manutenzione di materiale rotabile per il tramite della controllata Jobson Rail S.r.l. che opera, in particolare, nel restauro delle locomotive a vapore e delle infrastrutture ferroviarie storiche. Nel 2024 Jobson Italia ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa *[35-100]** milioni di euro[3].

3. United Arab shipping engineering & ship repair services LLC (di seguito, "UASC UAE"; C.F. 100042819100003) è una società con sede a Dubai attiva nei servizi di ingegneria navale e riparazione navale. UASC UAE ha realizzato nel 2025 un fatturato a livello mondiale di circa *[1-10]* milioni di euro[4].

4. Il capitale sociale di Jobson Italia e di UASC UAE (di seguito, congiuntamente, anche "Società Target") è detenuto dalla *holding* di partecipazioni Asso Maritime SA (di seguito, "Asso"; Numero di iscrizione nel Registro del Canton Ticino: CHE - 108.795.467), società anonima di diritto svizzero, a sua volta controllata da persone fisiche. Nello specifico, Asso detiene il 92% del capitale sociale di Jobson Italia e diritti di usufrutto sulle quote rappresentanti il restante 8% del capitale sociale di quest'ultima e, inoltre, detiene l'intero capitale sociale di UASC UAE.

---

1 *[Il Gruppo MSC risulta attivo nella riparazione e manutenzione navale tramite le società controllate (congiuntamente o esclusivamente) Engine Deck Repair BV, Wilson Sons Estalerios Ltda., Palumbo Shipyard Ltd., Palumbo Malta Shipyard Ltd., La Nuova Meccanica Navale S.r.l., Grand Bahama Shipyard Ltd.]*

2 *[In particolare Jobson Italia controlla le seguenti società attive nel settore della riparazione e manutenzione navale: Jobson Asia Pte. Ltd. con sede a Singapore; Jobson Benelux BV; Jobson Far East Co. Ltd. con sede a British Virgin Island; Jobson Far East Co. Ltd. con sede a Shangai; Jobson Far East Co. Ltd con sede a Hong Kong; Jobson Iberia S.L.; Jobson Korea Co. Ltd.; Jobson Morocco S.; JM Industries con sede in Marocco; Jobson Spain S.L., Jobson USA Inc.; JTU Gemi Bakim ve Onarim Sanayi Anonim Sirketi con sede in Turchia; Jobson Adria con sede in Croazia. Controlla, altresì, Jobson Academy S.r.l. che si occupa della formazione di figure professionali nei settori tecnici e industriali, Jobson Med S.r.l. attiva nel settore della riparazione e manutenzione di turbine, motori e simili; Jobson Refrigeration S.r.l. attiva nella manutenzione di impianti di refrigerazione e climatizzazione; Salam Jobson Marine Engineering con sede in Qatar, attiva nel settore dell'ingegneria navale.]*

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

3 *[Il dato di fatturato di Jobson Italia relativo al 2025, pari a circa [35-100] milioni di euro, si basa su stime interne fornite dalla parte notificante, non essendo ancora disponibile il bilancio approvato relativo all'esercizio 2025.]*

4 *[La parte notificante ha dichiarato che non risulta disponibile il dato relativo al fatturato realizzato in Italia, in quanto i criteri di contabilizzazione adottati dalla società, in conformità alla disciplina locale, – non consentono un'identificazione puntuale di tali informazioni.]*

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

5. L'operazione comunicata (di seguito, "Operazione") consiste nell'acquisizione da parte del Gruppo MSC, per il tramite di SAS, del controllo esclusivo di una società di nuova costituzione (di seguito, "NewCo") nella quale saranno previamente conferite Jobson Italia (e le partecipazioni da essa detenute nelle società controllate) e UASC UAE. A esito dell'Operazione, SAS deterrà il 64% del capitale sociale di NewCo, mentre il restante 36% sarà detenuto dai soci di Asso[5]. In forza delle pattuizioni contrattuali tra le parti, ai soci di minoranza saranno riconosciuti diritti limitati tipicamente concessi a tali azionisti per proteggere i loro interessi finanziari di investitori, senza che questi diritti comportino il controllo congiunto ai fini *antitrust*. I diritti di veto concessi a tali soci, difatti, non sono tali da consentire loro di bloccare decisioni essenziali per determinare gli indirizzi strategici dell'attività delle Società Target.

6. Sono previsti patti di non concorrenza e non sollecitazione *[omissis].* In forza di tali pattuizioni, i soci di Asso si impegnano: *[omissis].*

7. Il perfezionamento dell'Operazione è subordinato al verificarsi di alcune condizioni sospensive, tra cui *[omissis].*

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

8. L'Operazione, 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 disposto dall'articolo 16, comma 1, della stessa legge, in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 595 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 36 milioni di euro[6].

9. I patti di non concorrenza e non sollecitazione sopra descritti possono essere ritenuti direttamente connessi e necessari alla realizzazione dell'Operazione, in quanto funzionali alla salvaguardia del valore degli *asset* ceduti, esclusivamente nella misura in cui tali restrizioni siano limitate a un periodo di due anni successivi al perfezionamento dell'Operazione, purché siano circoscritte, sotto il profilo geografico, all'ambito territoriale di attività della Target e non impediscano al venditore di acquistare o detenere azioni a soli fini di investimento finanziario[7].

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

IV.1. I mercati rilevanti

10. In ragione delle sovrapposizioni orizzontali e dei legami verticali tra le attività delle Parti, l'Operazione riguarda, da un lato, i mercati a monte in cui sono attive le società oggetto di conferimento e, dall'altro, taluni mercati a valle in cui opera il Gruppo MSC.

In particolare, i mercati a monte sono: i) il mercato della riparazione e manutenzione di navi civili/commerciali e ii) il mercato dei servizi di manutenzione del materiale rotabile.

I mercati a valle sono, invece: i) il mercato del trasporto marittimo container di linea; ii) il mercato del trasporto marittimo di passeggeri e merci; iii) il mercato dei servizi crocieristici; iv) il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e v) il mercato del trasporto merci su rotaia.

Riparazione e manutenzione di navi civili/commerciali

11. Con riferimento al mercato della riparazione e manutenzione di navi civili/commerciali[8], esso comprende sia le attività di manutenzione delle navi in servizio (*fleet time maintenance*) sia gli interventi di manutenzione e piccola trasformazione su tali navi. Tali attività/interventi possono essere effettuate direttamente presso il luogo in cui si trova la nave mediante squadre tecniche specializzate ("*travel team*"), oppure eseguiti in bacino di carenaggio ("*dry dock*") in caso di manutenzioni programmate o straordinarie. Tali modalità operative possono essere svolte sia da operatori dotati di cantiere proprio, sia da operatori privi di infrastrutture cantieristiche che si avvalgono di strutture di terzi. Inoltre, le competenze tecniche, le attrezzature e il personale specializzato impiegati per gli interventi di manutenzione e riparazione sembrano essere fungibili tra le diverse categorie di imbarcazioni civili/commerciali e lo stesso personale dei *travel team* interviene indifferentemente sulle varie tipologie di navi. In coerenza con i precedenti dell'Autorità[9], non appare necessario addivenire a una definizione più precisa del mercato rilevante sotto il profilo merceologico o a

---

[5] *[Ai fini del perfezionamento dell'Operazione, è previsto che Asso acquisti la piena proprietà anche del rimanente 8% di Jobson Italia, arrivando così a detenere l'intero capitale sociale di quest'ultima.]*

[6] *[Cfr. provvedimento n. 31873 del 10 marzo 2026, in Bollettino n. 11/2026.]*

[7] *[Cfr. "Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle concentrazioni", in G.U.U.E. 2005/C-56/03 del 5 marzo 2005.]*

[8] *[Le navi civili/commerciali includono navi cargo portacontainer, navi ro-ro e ro-pax, traghetti, navi da crociera e superyacht.]*

[9] *[Cfr. C12296 - MSC Cruises - Palumbo Group, provvedimento n. 28259 del 10 giugno 2020, in Bollettino n. 26/2020 e C12761 - De Wave Electrical Marine - O.M. Project - Cantieri Navali San Carlo, provvedimento n. 31712 del 28 ottobre 2025, in Bollettino n. 44/2025.]*

un'ulteriore segmentazione dello stesso in base al tipo di imbarcazione, atteso che, qualunque sia la definizione adottata, la valutazione dell'Operazione non muterebbe.

12. Nei precedenti nazionali e unionali l'estensione geografica di tale mercato è stata identificata quantomeno di dimensione europea o addirittura mondiale, lasciando tuttavia aperta l'esatta delimitazione geografica del mercato rilevante[10]. Anche con riferimento all'estensione geografica del mercato, valgono le considerazioni sopra espresse nel senso che, anche adottando una definizione geografica più ristretta, limitata al livello europeo, la valutazione dell'Operazione non cambierebbe.

Mercati posti a valle della riparazione e manutenzione di navi civili/commerciali

13. I mercati posti a valle della riparazione e manutenzione di navi civili/commerciali sono: i) il mercato del trasporto marittimo container di linea; ii) il mercato del trasporto marittimo di passeggeri e merci; iii) il mercato dei servizi crocieristici.

14. La puntuale delimitazione geografica dei mercati a valle della riparazione e manutenzione di navi civili/commerciali non assume rilievo ai fini della presente valutazione. Ciò che rileva, infatti, è verificare se l'Operazione sia idonea a determinare effetti di preclusione nel mercato a monte della riparazione e manutenzione navale. A tal fine, occorre valutare il peso della domanda riconducibile al Gruppo MSC rispetto alla domanda complessiva di servizi di riparazione e manutenzione navale, considerando la dimensione geografica del mercato a monte, sia essa globale o europea, e non la diversa possibile estensione geografica dei singoli mercati a valle in cui MSC opera.

15. Secondo la prassi dell'Autorità e della Commissione europea, il mercato dei servizi di trasporto marittimo di *container* di linea può essere suddiviso in diversi segmenti/mercati, tra i quali: i servizi di trasporto a corto raggio (che comportano la fornitura di servizi intra-continentali, di solito per il commercio costiero) e i servizi di trasporto a lungo raggio (o d'alto mare).

16. Secondo costante prassi nazionale e europea, il mercato del trasporto marittimo di passeggeri costituisce un mercato distinto rispetto al mercato del trasporto marittimo di merci. Con riferimento al trasporto passeggeri, la Commissione europea ha inoltre osservato che, per i passeggeri senza veicolo al seguito, il trasporto aereo e ferroviario potrebbero rappresentare possibili alternative al trasporto marittimo, lasciando tuttavia aperta l'esatta delimitazione del mercato[11]. Per quanto concerne il trasporto marittimo di merci, nella prassi nazionale e unionale il servizio di trasporto marittimo di merci su rotabili mediante navi Ro-Ro è stato generalmente ritenuto sostituibile con quello effettuato mediante navi Ro-Pax, mentre è stata generalmente esclusa la sostituibilità con il trasporto marittimo *short-sea* di merci in container.

17. Secondo la prassi europea, il servizio di crociere oceaniche - in cui è attivo il gruppo MSC - è un mercato distinto da quello della fornitura di traghetti costieri o di crociere fluviali, nonché dal mercato della fornitura di altre vacanze (sulla terra ferma)[12]. Ai fini della valutazione della presente Operazione, non appare necessario segmentare ulteriormente il mercato delle crociere oceaniche.

Manutenzione del materiale rotabile

18. I servizi di manutenzione del materiale rotabile consistono nell'insieme delle attività atte a mantenere il materiale rotabile in uno stato di funzionamento ottimale, ivi incluse le attività di riparazione e sostituzione delle componenti e delle parti di ricambio dei treni e le attività di manutenzione che comportano un miglioramento della qualità e/o del ciclo di vita dei treni. La manutenzione del materiale rotabile può essere distinta in manutenzione "leggera" (relativa alle operazioni quotidiane di riparazione e alle operazioni di controllo svolte su base regolare) e "pesante" (relativa a interventi più sostanziali)[13]. Nei casi più recenti la definizione merceologica del mercato della manutenzione è stata lasciata aperta riguardo sia alla distinzione per tipologia di intervento, sia a quella per tipologia di materiale rotabile[14]. Nel caso in esame, non è tuttavia necessario pervenire a una esatta definizione del mercato rilevante del prodotto, considerato che la valutazione degli effetti dell'operazione non ne risulterebbe comunque influenzata.

---

10 *[Cfr. C12296 - MSC Cruises - Palumbo Group, cit.; C12761 - De Wave Electrical Marine - O.M. Project - Cantieri Navali San Carlo, cit. e decisione della Commissione europea; M.5943 - Abu Dhabi Mar/Thyssen Krupp Marine Systems del 31 agosto 2010.]*

11 *[Cfr. I872 - MSC/Moby, provvedimento n. 31362 del 5 novembre 2024, in Bollettino n. 44/2024.]*

12 *[Cfr. C12518 - SAS Shipping Agencies Services/Rimorchiatori mediterranei, provvedimento n. 30475 del 31 gennaio 2023, in Bollettino n. 8/2023 e decisioni della Commissione europea M.2706 - Carnival Corporation/P&O Princess del 24 luglio 2002; M.3071 - Carnival Corporation/P&O Princess (II) ed M.4600 - TUI/First Choice del 4 giugno 2007.]*

13 *[Cfr. C12790 - Ferrovie dello Stato Italiane/Ramo di azienda di Titagarh Firema, provvedimento n. 31818 del 20 gennaio 2026, in Bollettino n. 6/2026.]*

14 *[Cfr. decisione della Commissione europea M.9779 - Alstom/Bombardier Transportation del 31 luglio 2020.]*

19. Per ciò che concerne la dimensione geografica di questo mercato, essa è almeno nazionale o al più coincidente con il territorio europeo (Spazio economico europeo, Svizzera e Regno Unito)[15]. L'esatta definizione geografica del mercato può essere tuttavia, anche in questo caso, lasciata aperta in quanto non è idonea a incidere sulla valutazione concorrenziale dell'Operazione.

Mercati posti a valle della manutenzione del materiale rotabile

20. I mercati a valle della manutenzione del materiale rotabile sono, invece: i) il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e ii) il mercato del trasporto merci su rotaia.

21. Tenuto conto della consolidata prassi applicativa dell'Autorità, il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri si suddivide in due diversi, e distinti, mercati rilevanti, vale dire: il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in ambito regionale; il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di media-lunga percorrenza nel quale rientrano i servizi prestati con treni Frecce, Intercity e internazionali[16]. Per prassi costante, si è soliti identificare distinti mercati rilevanti con riferimento a ciascuna rotta/fascio di rotte di origine e destinazione. È stato, inoltre, riconosciuto che i servizi di trasporto ad alta velocità costituiscono un distinto mercato rilevante del prodotto.

22. In linea con le recenti decisioni della Commissione europea, il trasporto merci su rotaia può essere distinto dal trasporto su strada e dal trasporto per vie navigabili interne. In alcuni precedenti, la Commissione europea ha altresì preso in considerazione, pur lasciandole aperte, possibili distinzioni: i) tra servizi a treno completo e servizi a carro singolo; e ii) in relazione alla tipologia di merci trasportate[17]. In ogni caso, ai fini della presente valutazione, l'esatta delimitazione del mercato del prodotto può essere lasciata aperta.

23. La Commissione europea ha, in precedenza, ritenuto che, alla luce dei diversi requisiti tecnici e regolamentari, i mercati dei servizi di trasporto ferroviario merci domestici e internazionali tendano ad avere dimensione nazionale, pur potendo assumere dimensione internazionale con riferimento a determinate rotte facenti parte di un corridoio. In taluni casi, la Commissione europea ha ritenuto appropriata una definizione geografica per corridoio o relativa ai servizi transfrontalieri tra Paesi confinanti. In ogni caso, ai fini della presente valutazione, l'esatta delimitazione del mercato geografico può essere lasciata aperta.

IV.2. Gli effetti dell'Operazione

24. Con riferimento al mercato della riparazione e manutenzione navale, sotto il profilo orizzontale, l'Operazione comporta sovrapposizioni soltanto marginali tra le attività del Gruppo MSC e quelle di Jobson Italia e UASC UAE. In particolare, il Gruppo MSC risulta presente nel mercato della riparazione e manutenzione navale in misura del tutto limitata, con una quota inferiore all'1%. Ne consegue che la quota congiunta dell'entità risultante dall'Operazione rimarrà comunque esigua e non idonea a determinare significative modifiche della struttura concorrenziale del mercato.

25. Sotto il profilo verticale, si rileva che il Gruppo MSC è attivo in taluni mercati potenzialmente a valle rispetto alla riparazione e manutenzione navale, segnatamente nei settori del trasporto marittimo di linea mediante container, delle crociere e del trasporto marittimo passeggeri e merci tramite navi Ro-Ro e/o Ro-Pax. Tuttavia, l'integrazione verticale derivante dall'Operazione non appare idonea a determinare effetti di preclusione, né sul versante dell'accesso agli *input* né su quello dell'accesso alla clientela.

26. Quanto al possibile rischio di preclusione della clientela, la domanda di servizi di riparazione e manutenzione navale riconducibile al Gruppo MSC appare limitata rispetto alla domanda potenziale complessiva del mercato e non appare idonea a determinare rischi di preclusione nei confronti dei fornitori concorrenti.

27. A livello globale, sulla base delle dimensioni della flotta del Gruppo MSC, la domanda riconducibile a quest'ultimo può essere stimata, in via approssimativa e prudenziale, come segue: i) nel segmento delle navi portacontainer, MSC detiene una quota pari a circa il *[20%-25%]* in termini di volumi; ii) nel segmento dei traghetti e degli aliscafi, il Gruppo MSC dispone di una quota molto contenuta (inferiore all'1%) rispetto alla flotta mondiale di traghetti; iii) nel segmento delle navi da crociera, la quota del Gruppo MSC è stimata in circa il *[5%-10%].*

28. Anche considerando una possibile dimensione europea, la domanda attribuibile al Gruppo MSC non appare tale da conferire all'entità *post-merger* un potere significativo sul lato della domanda. In particolare, sulla base del rapporto tra il numero di unità riconducibili al Gruppo MSC e il totale delle unità in navigazione nell'area europea, la flotta del Gruppo MSC rappresenta: i) circa il *[20%-25%]* delle navi portacontainer; ii) circa il *[1%-5%]* dei traghetti e aliscafi; e iii) circa il *[5%-10%]* delle navi da crociera.

29. Quanto al possibile rischio di preclusione degli *input*, Jobson Italia e UASC UAE detengono, nel mercato a monte della riparazione e manutenzione navale, una quota complessivamente inferiore all'1% sia a livello mondiale che a livello europeo. Tale circostanza esclude che le Società Target possano essere considerate fornitori critici o insostituibili

---

[15] *[Cfr. C12790 - Ferrovie dello Stato Italiane/Ramo di azienda di Titagarh Firema, cit. e C12473 - Gruppo Titagarh - Agenzia Nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa/Titagarh Firema, provvedimento n. 30282 del 4 agosto 2022, in Bollettino n. 32/2022.]*

[16] *[Cfr. C12779 - Busitalia - Sita Nord/F.lli Maddii, provvedimento n. 31791 del 22 dicembre 2025, in Bollettino n. 2/2026.]*

[17] *[Cfr. decisione della Commissione europea M.11494 - Hellenic Train/Damco/JV, del 18 marzo 2024, paragrafi 18-25.]*

per gli operatori attivi nei mercati a valle. Inoltre, il mercato risulta caratterizzato dalla presenza di numerosi operatori concorrenti qualificati, attivi sia a livello mondiale sia europeo, ai quali gli armatori possono continuare a rivolgersi[18].

30. Pertanto, tenuto conto: i) della marginale sovrapposizione orizzontale tra le Parti; ii) della limitata quota detenuta da Jobson Italia e UASC UAE nel mercato a monte; iii) del peso contenuto della domanda riconducibile al Gruppo MSC nei mercati a valle e iv) della presenza di numerosi operatori concorrenti qualificati, l'Operazione non appare idonea a ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato della riparazione e manutenzione navale, né sotto il profilo orizzontale né sotto quello verticale.

31. Con riferimento al mercato della manutenzione del materiale rotabile, sotto il profilo orizzontale, l'Operazione non dà luogo ad alcuna sovrapposizione tra le attività delle Parti. Il Gruppo MSC non risulta infatti attivo nel mercato della manutenzione del materiale rotabile.

32. Sotto il profilo verticale, si rileva che il Gruppo MSC è attivo in taluni mercati potenzialmente a valle rispetto alla manutenzione del materiale rotabile, segnatamente nel trasporto ferroviario passeggeri, attraverso la partecipazione in Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A., nonché nel trasporto merci su rotaia, per il tramite della controllata Medlog SA.

33. Tuttavia, l'integrazione verticale derivante dall'Operazione non appare idonea a determinare effetti di preclusione, né sul versante dell'accesso agli *input* né su quello dell'accesso alla clientela, in considerazione, da un lato, della natura peculiare e circoscritta dell'attività svolta da Jobson Rail S.r.l., limitata al restauro di locomotive storiche d'epoca e, dall'altro, della quota di mercato del tutto esigua riconducibile alla medesima società nel mercato a monte.

34. In ragione di tali elementi, l'Operazione non appare idonea a ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato della manutenzione del materiale rotabile, né sotto il profilo orizzontale né sotto quello verticale.

35. Alla luce delle considerazioni esposte, l'Operazione non appare idonea a ostacolare la concorrenza nei mercati in cui operano le Parti e a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

RITENUTO, pertanto, che l'Operazione non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

RITENUTO, altresì, che i patti di non concorrenza e non sollecitazione possono ritenersi accessori all'Operazione nei soli limiti sopra indicati e che l'Autorità si riserva di valutare, laddove ne sussistano i presupposti, i suddetti patti ove si realizzino oltre tali limiti;

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, alle imprese interessate e al Ministro delle Imprese e del Made in Italy.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

LA PRESIDENTE *f.f.*
Elisabetta Iossa

[18] *[Tra questi, a titolo esemplificativo, possono menzionarsi Goltens Green Technologies B.V., MSHS Pacific Power Group, Eurasia Marine Services, Oman Drydock, Colombo Drydock e Malaysia Marine and Heavy Engineering.]*