C12586B - IGNAZIO MESSINA & C./TERMINAL SAN GIORGIO
Provvedimento n. 31978

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 26 maggio 2026;

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;

VISTO il provvedimento n. 31198, adottato dall'Autorità nell'adunanza del 23 maggio 2024, a conclusione del procedimento istruttorio C12586 - Ignazio Messina & c./Terminal San Giorgio (avviato con provvedimento n. 31066 del 27 febbraio 2024), con cui è stata autorizzata con condizioni, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/1990, l'operazione di concentrazione comunicata;

VISTA la sentenza del Tar Lazio, Sezione I, del 12 maggio 2025, n. 9116, con la quale, in accoglimento del ricorso della società Grimaldi Euromed S.p.A., è stato annullato il provvedimento dell'Autorità n. 31198 del 23 maggio 2024;

VISTA la sentenza del Consiglio di Stato, Sezione VI, del 30 dicembre 2025, n. 10384, con la quale è stato rigettato il ricorso in appello dell'Autorità avverso la citata sentenza del Tar Lazio;

VISTO il contenuto della sentenza del Consiglio di Stato n. 10384/2025, nella parte in con cui è stata disposta "*la regressione del procedimento alla fase istruttoria, che dovrà essere completata dall'Autorità mediante l'adozione di un nuovo provvedimento, che potrà essere nel senso di vietare o autorizzare condizionatamente la concentrazione, ma nel secondo caso depurato dei vizi indicati in motivazione*" ed è stato altresì previsto "*il mantenimento dell'efficacia del provvedimento gravato sino all'adozione del provvedimento che l'Autorità adotterà in esito alla riedizione del potere*";

VISTO il provvedimento n. 31826 del 27 gennaio 2026, con il quale l'Autorità ha, in ottemperanza alla citata sentenza del Consiglio di Stato n. 10384/2025, riaperto d'ufficio il procedimento avviato il 27 febbraio 2024, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, nei confronti delle società Ignazio Messina & C. S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l. e concluso il 23 maggio 2024 con provvedimento n. 31198;

VISTA la richiesta di partecipazione al procedimento, pervenuta il 18 marzo 2026 dalla società Grimaldi Euromed S.p.A. e accolta il successivo 27 marzo;

VISTO il provvedimento 31914 del 31 marzo 2026, con il quale l'Autorità ha disposto la proroga del termine di conclusione del procedimento al 27 maggio 2026, in considerazione della comunicazione da parte della società Ignazio Messina & C. S.p.A. dell'impossibilità di fornire nei tempi previsti le informazioni richieste il 18 marzo 2026, ai sensi dell'articolo 16-*bis* della legge n. 287/1990 e dell'articolo 9, comma 1 del D.P.R. n. 217/1998;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie trasmessa alle Parti e all'interveniente il 29 aprile 2026;

VISTA la risposta di Ignazio Messina & C. S.p.A. alla richiesta di informazioni dell'Autorità del 18 marzo 2026, nella quale la società ha formulato una proposta di rimedi volti rimuovere gli effetti distorsivi dell'operazione di concentrazione individuati dal TAR Lazio e dal Consiglio di Stato;

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, "IM&C"; C.F. 02150010995) è una società operante 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 congiuntamente[1] da Gruppo Messina S.p.A. (di seguito, "GM") e da Marinvest S.r.l. (di seguito, "Marinvest"); 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. C12255 - Marinvest-Gruppo Messina/Ignazio Messina & C.-Ro-Ro Italia, provvedimento n. 27917 del 25 settembre 2019, 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, "TSG"; C. F. 01425220991) opera come impresa terminalistica "*multipurpose conto terzi*" nel porto di Genova, specializzata nella movimentazione di merci su rotabili[2] 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 e delle banchine del compendio compreso tra Ponte Canepa e Calata Tripoli nel porto di Genova. Tale concessione è stata assentita all'ATI nel luglio 2011 a esito di una procedura a evidenza pubblica e scadrà il 31 dicembre 2035. La società gestisce inoltre la concessione per l'uso del compendio Ponte Somalia.
TSG è controllata da Autosped G S.p.A. (di seguito, "Autosped"), a capo di un gruppo attivo nella costruzione di veicoli commerciali, nel trasporto e nella logistica. Autosped è a sua volta controllata dal gruppo Gavio.
Nel 2022, Autosped, ha realizzato ricavi per circa 25 milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'Operazione comunicata (di seguito, "Operazione") consiste nell'acquisizione del 100% del capitale sociale di TSG da parte di IM&C.

Secondo quanto dichiarato dalle Parti[3] al momento della notifica dell'Operazione, 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. Con il provvedimento del 23 maggio 2024, n. 31198, l'Autorità aveva concluso l'istruttoria avviata, in data 27 febbraio 2024, autorizzando l'Operazione di concentrazione a suo tempo comunicata a condizione che Ignazio Messina & C. S.p.A. desse piena esecuzione ad alcune misure prescritte ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/1990. Tali misure avevano a oggetto, *inter alia*, alcune modifiche del patto parasociale tra GM e Marinvest, volte a escludere Marinvest dal controllo della gestione delle attività terminalistiche acquisite tramite l'Operazione comunicata.
6. L'istruttoria era stata avviata 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.
In particolare, l'Autorità aveva ritenuto che l'Operazione fosse suscettibile di produrre effetti unilaterali nel mercato dei servizi di *terminal* per merci rotabili – dove Marinvest controlla il *terminal* Ro-Pax e Ro-Ro di Stazioni Marittime – ed effetti verticali a motivo dell'abilità e dell'incentivo di Marinvest 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.
7. Il provvedimento di autorizzazione condizionata dell'Autorità è stato annullato dal TAR del Lazio con la sentenza n. 9116 del 2025, che è stata successivamente confermata dal Consiglio di Stato con la pronuncia n. 10384 del 30 dicembre 2025 in cui è stata disposta "*la regressione del procedimento alla fase istruttoria, che dovrà essere completata dall'Autorità mediante l'adozione di un nuovo provvedimento, che potrà essere nel senso di vietare o autorizzare condizionatamente la concentrazione, ma nel secondo caso depurato dei vizi indicati in motivazione*", prevedendo altresì "*il mantenimento dell'efficacia del provvedimento gravato sino all'adozione del provvedimento che l'Autorità adotterà in esito alla riedizione del potere*".
8. In esecuzione della citata decisione, l'Autorità ha deliberato la riapertura d'ufficio del procedimento avviato il 27 febbraio 2024, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, nei confronti delle società Ignazio Messina & C. S.p.A. e Terminal San Giorgio S.r.l. e concluso il 23 maggio 2024 con il provvedimento n. 31198.
In particolare, il Consiglio di Stato ha censurato il provvedimento dell'Autorità in relazione ad alcuni profili relativi alla definizione geografica del mercato, alla valutazione degli effetti orizzontali dell'Operazione e all'idoneità dei rimedi a risolvere le preoccupazioni concorrenziali a essa associabili.

---

[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).]*

9. Quanto alla definizione della dimensione geografica del mercato, il Consiglio di Stato ha osservato, da un lato, che l'inclusione da parte dell'Autorità della quota riferibile al porto di Marina di Carrara è stata "*dubbiosa e perplessa*" e, dall'altro, che la stessa definizione del mercato rilevante dovrebbe tenere conto anche dei vincoli derivanti dalla saturazione di alcuni porti limitrofi a quello di Genova.

10. Inoltre, sono state espresse perplessità in merito all'esclusione di effetti orizzontali in quanto: i) anche tale valutazione avrebbe risentito dell'erronea definizione del mercato geografico rilevante e non sarebbe attenuata dalle considerazioni sulla precedente gestione in ATI tra IM&C e TSG dei compendi insistenti sui ponti Canepa e Libia; ii) l'Autorità avrebbe considerato unicamente la variabile di prezzo e non altri fattori che potrebbero ostacolare la concorrenza.

11. Riguardo ai rimedi, il Consiglio di Stato ha condiviso con il giudice di prime cure la valutazione per cui, pur non potendosi negare l'idoneità in sé dello strumento pattizio a risolvere le criticità concorrenziali discendenti dall'Operazione, le misure concretamente proposte non garantivano l'effettiva assenza dell'influenza di Marinvest nella gestione delle attività della società target (TSG). Ciò in quanto l'assetto derivante dai rimedi continuava a prevedere che la nomina degli amministratori del *Terminal Business* avvenisse "*previa consultazione*" di Marinvest e che quest'ultima mantenesse poteri di approvazione del *budget* e del *business plan* del *Terminal Business* stesso. Il giudice di secondo grado ha altresì ritenuto che l'Autorità non ha adeguatamente motivato perché le misure di non discriminazione, nonostante la loro durata limitata a due anni, fossero idonee a risolvere le criticità concorrenziali dell'Operazione.

12. Infine, nella decisione citata è stata sottolineata la contraddittorietà del provvedimento dell'Autorità nel motivare l'assenza di una dipendenza economica tra GM e Marinvest, malgrado la sperequazione dimensionale esistente tra i due operatori.

13. Nel corso dell'istruttoria, sono state inviate richieste di informazioni, oltre che alle Parti, a soggetti terzi. In particolare, sono state richieste informazioni all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (di seguito, "AdSP-MLO")[4], all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (di seguito, "AdSP-MLOr")[5], nonché ad altri terminalisti e compagnie di navigazione[6]. I soggetti interpellati hanno dato riscontro alle richieste inviate[7].

14. A seguito dell'avvio dell'istruttoria, la società Grimaldi Euromed S.p.A. (di seguito, "Grimaldi") è stata ammessa a partecipare al procedimento.

15. Nel corso del procedimento istruttorio sono state sentite in audizione IM&C il 18 febbraio 2026[8] e il 13 aprile 2026[9], e l'AdSP-MLO in data 6 marzo 2026 [10].

16. IM&C ha esercitato il diritto di accesso agli atti in data 12, 13 e 20 marzo 2026, nonché in data 8 e 30 aprile 2026 e 13 maggio 2026[11].

17. Grimaldi ha esercitato il diritto di accesso agli atti in data 27 marzo 2026, 8 aprile 2026, 5 e 12 maggio 2026[12].

18. Il 7 maggio 2026, Grimaldi ha avuto accesso ad alcuni dati e documenti ritenuti confidenziali in modalità *data room*, alla presenza di un rappresentante di IM&C al fine di verificare, in qualità di *data provider*, la regolarità delle procedure[13].

19. In pari data, anche IM&C ha avuto accesso ad alcuni dati e documenti ritenuti confidenziali in modalità *data room*, alla presenza di un rappresentante di Grimaldi, al fine di verificare, in qualità di *data provider*, la regolarità delle procedure[14].

20. Grimaldi ha presentato una memoria in data 8 maggio 2026[15].

21. IM&C ha presentato una memoria in data 11 maggio 2026[16].

22. In data 11 maggio 2026, IM&C ha comunicato la rinuncia allo svolgimento dell'audizione finale innanzi al Collegio[17], prevista per il successivo 13 maggio. Il Collegio ha conseguentemente deliberato che la stessa non avrebbe avuto luogo, comunicando tale decisione all'interveniente Grimaldi[18].

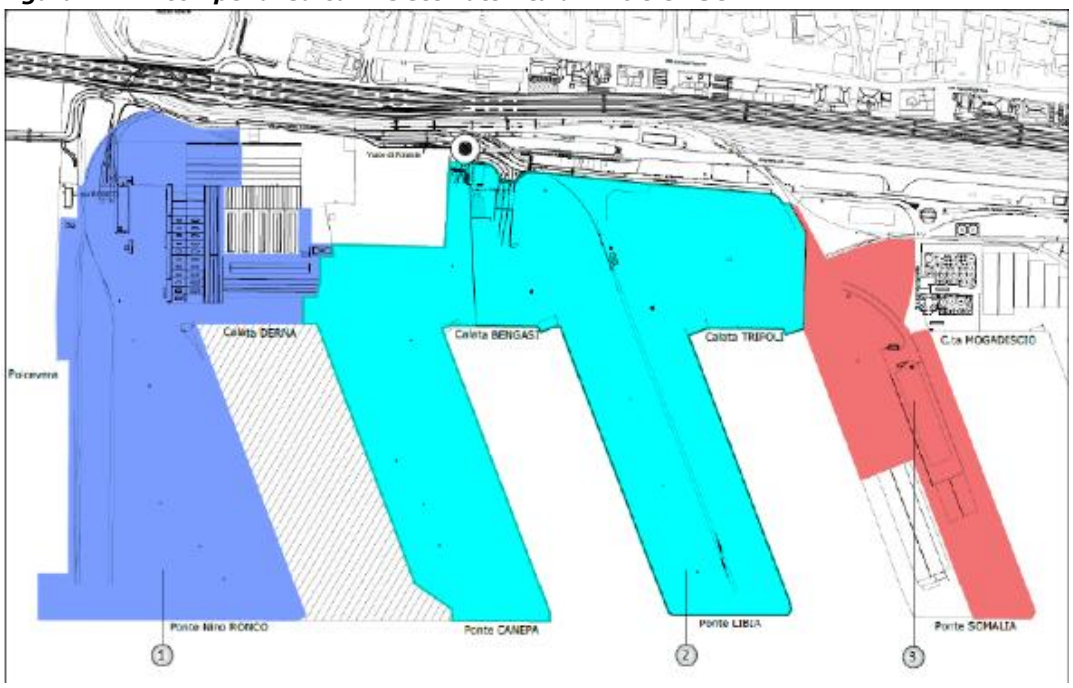
---

4 *[Cfr. docc. 7_B, 25_B e 37_B.]*
5 *[Cfr. doc. 8_B.]*
6 *[Cfr. docc. 18_B, 19_B, 23_B, 24_B, 61_B.]*
7 *[Cfr. docc. 11_B, 12_B, 27_B, 29_B, 30_B, 32_B, 34_B, 54_B. 64_B, 65_B.]*
8 *[Cfr. doc.108.]*
9 *[Cfr. doc.116.]*
10 *[Cfr. doc.226.]*
11 *[Cfr. docc. 21_B, 22_B, 33_B, 46_B, 76_B e 102_B.]*
12 *[Cfr. docc.36_B, 47_B e 48_B, 84_B e 101_B.]*
13 *[Cfr. doc. 90_B.]*
14 *[Cfr. doc. 89_B.]*
15 *[Cfr. doc. 91_B.]*
16 *[Cfr. doc. 92_B.]*

V. L'ATTIVITÀ DELLE PARTI

23. L'Operazione comunicata riguarda il principale *terminal* rotabili conto terzi del porto di Genova, che, seppur in misura minore, è attivo anche come *terminal container* e merci varie.
Tale *terminal* opera in un'area contigua a quella in cui è gestita l'attività terminalistica dell'impresa acquirente nel medesimo porto (cfr. Figura n. 1).

Figura n. 1: I compendi su cui insiste l'attività di IM&C e TSG



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

24. La Tabella n. 1 seguente dettaglia l'attività terminalistica di TSG e IM&C nei rispettivi compendi, sulla base dei dati pubblicati e forniti da AdSP-MLO[19].

Tabella n. 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.

---

17 *[Cfr. doc. 93_B.]*

18 *[Cfr. doc. 95_B.]*

19 *[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.]*

V.1. Terminal San Giorgio

25. 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*[20] 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.
26. Come risulta dai dati dell'AdSP-MLO riportati nella tab. 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 nave[21]: le navi di Grimaldi ormeggiano generalmente a Ponte Somalia levante[22], 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* TSG.

V.2. L'ATI Messina - San Giorgio

27. 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 TSG[23].

28. Come confermato da IM&C in audizione e come previsto dal *business plan* dell'ATI[24], 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.
29. Per i servizi offerti sul compendio di Ponte Libia, TSG ha definito in maniera autonoma le condizioni commerciali praticate ai propri clienti.[25] Dal tenore dei contratti stipulati da TSG con i propri clienti[26] e dalle tariffe di riferimento pubblicate dall'AdSP-MLO[27] si evince infatti che tali condizioni sono state fissate in maniera omogenea per i due compendi (Libia e Somalia), mentre risultano diverse rispetto a quelle praticate da IM&C. Peraltro, le tariffe di riferimento di TSG per i rotabili sono significativamente aumentate nel 2023, a differenza di quelle applicate da IM&C.
Tale autonomia commerciale si esplica nel quadro degli obiettivi di traffico previsti dal Programma di attività dell'ATI[28].
Inoltre, IM&C, in quanto socio mandatario e rappresentante dell'ATI, è tenuto a verificare la coerenza delle determinazioni commerciali di TSG con gli impegni assunti in solido nei confronti di AdSP-MLO[29], avendo il potere di influire sulla gestione dello stesso, e 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].
30. Questi ultimi elementi non appaiono tuttavia suscettibili di incidere sull'autonomia di cui TSG gode dal punto di vista gestionale e commerciale; ragione per cui i volumi Ro-Ro gestiti sul compendio di Ponte Libia verranno attribuiti unicamente a TSG e non ripartiti tra i soci dell'ATI.

---

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

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

22 *[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%20Delibera%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.]*

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.]*

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

26 *[Cfr. i contratti allegati alla risposta alla richiesta di informazioni interruttiva 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 2026) e AdSP-MLO.]*

29 *[Cfr. verbale audizioni IM&C (27 marzo 2026).]*

30 *[Cfr. verbale audizione AdSP-MLO.]*

Del resto, lo stesso Consiglio Stato ha dubitato che la gestione di Ponte Canepa e Ponte Libia in ATI potesse essere assimilata a una forma di controllo congiunto tra IM&C e TSG.

V.3. Ignazio Messina & C.

V.3.1. Le attività di IM&C

31. 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 società[31].
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 proprietà[32] 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.
32. 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 flotta di navi di IM&C è 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 e innovativi ai propri clienti, in particolare nel *project cargo*.
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.
33. L'area su cui si svolge tale attività si articola su due compendi: *(a)* Ponte Ronco, dove insistono le attività di Intermodal Marine Terminal (di seguito, "IMT"), per il quale IM&C detiene una specifica concessione; e *(b)* Ponte Canepa, che insiste sull'area in concessione all'ATI Messina-San Giorgio.
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 terminalistiche per il *project cargo* e i rotabili, svolte su Ponte Ronco, sono svolte per conto proprio (Linee Messina).

V.3.2. I soci di IM&C

34. 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.
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-Ro[33].
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.

V.3.3. L'assetto di controllo di IM&C e del Terminal Business

35. Come indicato nel provvedimento di non avvio istruttoria della concentrazione C/12255[34], IM&C è controllata congiuntamente da GM e Marinvest 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 c.c.; e *(ii)* l'attribuzione di un importante potere di veto a entrambi i soci mediante la richiesta di un'elevata maggioranza qualificata, che comprende gran parte degli amministratori designati da ciascun socio, per decidere sulle *Board of Directors' Reserved Matters*[35].
36. Il Patto Parasociale prevede altresì (articolo 6) che GM, previa consultazione con Marinvest, abbia il diritto di nominare l'Amministratore Delegato (di seguito, "AD") e il Vice Presidente Esecutivo di IM&C e il Presidente del CdA di IM&C (di seguito, collettivamente, "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") a 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 Marinvest, previa consultazione con GM[36].

---

[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 Segrate, Dinazzano (Reggio Emilia), Brescia e Vicenza.]*

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

[34] *[C/12255 - Marinvest-Gruppo Messina/Ignazio Messina & C.-Ro-Ro Italia, provvedimento n. 27917 del 25 settembre 2019, in Bollettino n. 42/2019.]*

[35] *[Le materie di competenza esclusiva del CdA comprendono decisioni strategiche essenziali [omissis].]*

[36] *[Cfr. punto 6.2: [omissis].]*

37. I poteri delegati ai CEOs e ai *key executives* sono definiti dalla *Delegation of Authority Matrix* allegata al Patto, la quale. identifica quali organi[37] o figure apicali[38] 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, 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 Marinvest nel CdA in IM&C.
38. Il Patto prevede altresì (articolo 7) la creazione di *Comitati* paritetici il cui compito è quello di "*supervisionare e supportare*" i CEOs, *[omissis]* [39].
Il Patto (articolo 12.1.3)[40] prevede infine che tutti gli amministratori godano del diritto di ricevere, nel contesto delle riunioni del CdA di IM&C, 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.
39. A seguito dell'autorizzazione di tale concentrazione (C/12255), IM&C ha chiesto all'Autorità Portuale di Genova - oggi Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ("AdSP-MLO") - l'autorizzazione al subentro nella concessione per l'attività terminalistica originariamente rilasciata a GM[41].
All'epoca, l'AdSP-MLO ha subordinato tale autorizzazione all'esclusione dell'influenza di Marinvest sull'attività terminalistica di IM&C al fine di superare il divieto di cumulo di più concessioni in capo al medesimo soggetto allora vigente.
40. GM e Marinvest 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]* 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].*

41. Le *Terminal Business Reserved Matters* comprendono[42] *[omissis].*

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

43. Quanto al perimetro oggettivo del c.d. *Terminal Business*, il Patto rimanda alla definizione *[omissis]"*[44]*.*
44. L'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 concessioni[45].

VI. LE QUESTIONI PROCEDURALI

45. La società Grimaldi lamenta una lesione dei propri diritti di difesa in quanto sarebbe venuta a conoscenza dell'impostazione della nuova valutazione effettata dall'Autorità solo con la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (di seguito, "CRI") del 29 aprile c.a. e con tempi, a suo dire, molto compressi; laddove, invece, se alla società fosse stata comunicata tempestivamente la riapertura dell'istruttoria, avrebbe potuto partecipare "*sin dalla fase inziale della riedizione del potere, ossia nel momento in cui vengono definiti il perimetro dell'indagine e le direttrici dell'analisi economica*".
46. Sono, in secondo luogo, criticate le modalità con cui sarebbe stato gestito l'accesso, in quanto l'istanza formulata dalla Parte sarebbe stata accolta soltanto il 5 maggio 2026, fissando la *data room* per il giorno successivo, 6 maggio 2026, poi differito - su sua richiesta - al 7 maggio 2026, a fronte di un termine per il deposito delle memorie fissato al 9 maggio 2026, che avrebbe reso di fatto impossibile un esame approfondito della documentazione.
47. Infine, viene stigmatizzato anche l'accoglimento dell'istanza della Parte notificante Ignazio Messina & C di avere accesso alla *data room*.
48. Come sarà meglio evidenziato di seguito, nessuna compressione dei diritti della società Grimaldi si è in concreto verificata.

---

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

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

39 *[Cfr. articolo 7.2 del Patto Parasociale: [omissis].]*

40 *[Cfr. articolo 12.1.3 del Patto: [omissis].]*

41 *[Al momento dell'accordo tra Gruppo Messina S.p.A. e Marinvest, 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.]*

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

43 *["Parties [omissis].]*

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

45 *[Cfr. allegato 3 verbale audizione AdSP-MLO.]*

49. Al riguardo, si richiama in via preliminare la recente giurisprudenza amministrativa, secondo cui la riedizione del potere amministrativo in esecuzione di un giudicato deve attenersi alle prescrizioni conformative individuate dal giudice e non è necessaria una nuova comunicazione di avvio del procedimento[46]. Nel caso di specie, la riedizione del potere amministrativo è originata dall'ordine del giudice di "*regressione del procedimento alla fase istruttoria*", senza implicare una riapertura del procedimento con un'alterazione del perimetro soggettivo originario, nel quale non era compresa Grimaldi, che non aveva mai chiesto di partecipare al procedimento del 2024.

50. Inoltre, per consolidata giurisprudenza, applicabile anche al caso di specie, l'omessa comunicazione di avvio del procedimento assume rilievo meramente formale ogniqualvolta il destinatario abbia comunque acquisito *aliunde* una sufficiente e adeguata conoscenza dell'iniziativa amministrativa e abbia avuto, in concreto, la possibilità di interloquire con l'amministrazione[47]. Secondo tale orientamento consolidato, infatti, le disposizioni in materia di partecipazione procedimentale devono essere interpretate in senso sostanziale, con la conseguenza che la mancata comunicazione di avvio non determina automaticamente l'annullabilità del provvedimento, qualora il soggetto interessato sia comunque venuto a conoscenza dei presupposti dell'azione amministrativa e abbia potuto esercitare le proprie prerogative difensive.

51. Ebbene, tale situazione si è in concreto verificata nel presente procedimento al quale la società Grimaldi è stata ammessa a partecipare in data 27 marzo 2026, ossia circa quarantasette giorni prima della data di chiusura dell'istruttoria, fissata il 13 maggio 2026, esercitando in più occasioni il diritto di accesso agli atti (27 marzo 2026, 9 aprile 2026, 30 aprile 2026, 5 e 7 maggio 2026). Nessuna richiesta di essere sentita in audizione davanti agli Uffici è stata invece presentata da Grimaldi nel corso di tale lasso temporale.

52. La società Grimaldi ha, dunque, potuto esercitare pienamente le proprie prerogative senza subire alcuna illegittima compressione delle stesse, atteso che l'Autorità ha basato la propria valutazione sulle indicazioni fornite dal Consiglio di Stato nella sentenza n. 10384 del 30 dicembre 2025 e sui dati fattuali acquisiti nel corso dell'istruttoria, tra cui rientrano anche le osservazioni e i dati forniti dalla società stessa, mentre la definizione del perimetro dell'indagine e le direttrici dell'analisi economica rientrano nelle prerogative riservate all'Autorità.

53. Inoltre, con riferimento alla proposta di misure presentata da IM&C, si rappresenta che tali misure sono state diffusamente descritte nei loro contenuti nella CRI del 29 aprile 2026, che ne riporta in modo pressoché fedele il contenuto, e sono state rese comunque accessibili a Grimaldi in data 5 maggio. Sicché, come si evince anche dai contenuti della memoria depositata il 9 maggio 2026, la società Grimaldi è stata messa nella condizione di conoscere in modo adeguato le misure e di poter replicare alle stesse, essendo pienamente consapevole della loro portata.

54. Quanto alla gestione dell'accesso in *data room*, è sufficiente osservare che gli Uffici, considerati i ristretti tempi dell'istruttoria in materia di concentrazioni, hanno proceduto a organizzare tale complessa modalità di accesso per il 6 maggio 2026 e che lo svolgimento della stessa è stato rinviato al giorno successivo (7 maggio 2026) su richiesta di Grimaldi, che, tuttavia, si lamenta per la contrazione dei tempi a disposizione della propria difesa.

55. Né appare fondata la censura riguardante la concessione dell'accesso in *data room* alla società IM&C.

56. La società IM&C, infatti, in quanto Parte notificante dell'Operazione oggetto di valutazione, è sicuramente portatrice di un legittimo interesse all'accesso a tutti gli atti del procedimento, la cui sussistenza prescinde dalla circostanza, peraltro errata, che la CRI sia a essa favorevole, permanendo nel corso dell'intero procedimento.

57. Peraltro, non va trascurato che la CRI non è un atto definitivo potendo essere modificata dal Collegio in sede decisoria e contenendo valutazioni sulla definizione del mercato e sugli effetti che la Parte potrebbe avere comunque interesse a contestare.

58. Infine, l'accesso resta comunque funzionale alle esigenze difensive della Parte volte a controdedurre rispetto alle osservazioni della società interveniente Grimaldi.

59. Va, dunque, escluso che l'accesso consentito a IM&C, con la modalità della *data room*, che serve proprio a garantire il contemperamento delle esigenze di riservatezza con quelle difensive, abbia potuto comportare una compressione delle prerogative della società Grimaldi. Ciò *a fortiori* se si considera che per venire incontro a una richiesta di Grimaldi stessa la *data room* per l'accesso di IM&C è stata posticipata al pomeriggio del 7 maggio 2026 in modo da consentire ai rappresentati di Grimaldi di presenziare alla stessa.

VII. I MERCATI RILEVANTI

60. Come evidenziato nel provvedimento di avvio del 27 febbraio 2024, n. 31066, l'Operazione appare suscettibile di ostacolare la concorrenza, anche a causa della costituzione di una posizione dominante, nei mercati dei servizi terminalistici per merci su rotabili e in alcuni mercati, verticalmente collegati a questi ultimi, del trasporto marittimo di merci mediante navi Ro-Ro e Ro-RO/Pax su rotabili, in ragione della presenza in tali mercati della società GNV controllata da Marinvest.

---

[46] *[Si cfr. Consiglio Stato, sez. VII, 19 dicembre 2025, n. 10077; in termini, anche Consiglio di Stato, sez. II, 1° agosto 2025, n. 6829.]*

[47] *[Si cfr. Consiglio Stato, sez. IV, 1° agosto 2025, n. 6809; Consiglio di Stato, sez. IV, 21 luglio 2025, n. 6410; Consiglio di Stato, sez. V, 2 febbraio 2022, n. 724; Consiglio di Stato, sez. IV, 21 dicembre 2015, n. 5805.]*

61. I compendi gestiti da TSG consistono infatti in un *terminal* "conto terzi" per merci su rotabili, il maggiore del porto di Genova, che movimenta 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.

62. La prassi comunitaria e nazionale ha individuato, in termini merceologici, un mercato rilevante distinto per i servizi di movimentazione portuale di merci su rotabili, ossia di tipo Ro-Ro e Ro-Ro/Pax, in considerazione delle differenti caratteristiche delle navi servite, delle attrezzature necessarie per la movimentazione dei carichi e dei servizi richiesti da tale tipologia di trasporto marittimo rispetto alle altre (tra cui, ad esempio, il trasporto di merci c.d. *break bulk* o il trasporto di merci in *container*).

VII.1. Il mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili

VII.1.1. Definizione merceologica

VII.1.1.a. Precedenti nazionali e comunitari

63. I servizi di *terminal* per merci su rotabili sono diretti alla movimentazione delle merci che vengono 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*).

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

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 (per esempio dal Far East verso l'Europa).

65. Nella prassi decisionale comunitaria[48] e nazionale[49], i *terminal* per merci su rotabili sono stati distinti dai *terminal container*, in virtù della diversità delle operazioni portuali e delle attrezzature richieste.

66. La prassi comunitaria[50] 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.

VII.1.1.b. Considerazioni delle Parti

67. Secondo le Parti, il mercato rilevante del prodotto dovrebbe essere identificato nel mercato per i servizi di *terminal* "Ro-Ro in senso stretto", ossia quelli che trasportano esclusivamente merci, alla luce della insostituibilità con i servizi di *terminal* per navi Ro-Ro/Pax (per brevità, Ro-Pax), sia dal lato della domanda, che dal lato dell'offerta[51].

68. 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.

69. 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*

---

[48] *[Cfr. decisioni della Commissione europea M.6305 – DFDS/C.RO Ports/Alvsborg del 2 aprile 2012 ed M.5756 – DFDS/Norfolk del 17 giugno 2010 e i precedenti ivi citati.]*

[49] *[Cfr., ad esempio, C/12255 – Marinvest – Gruppo Messina / Ignazio Messina & C. – Ro-Ro Italia del 25 settembre 2019.]*

[50] *[Cfr. decisione della Commissione europea M.6305 – DFDS / C.RO Ports / Alvsborg, cit., §. 14. Peraltro, nel §. 20 la Commissione europea 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.]*

[51] *[Cfr. doc. 245.]*

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". 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.

70. Le Parti hanno fatto tuttavia 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*". In effetti, presso il *terminal* Stazioni Marittime, Ponte Assereto Sud e Ponte Assereto Nord prol. sono utilizzati sia da navi Ro-Ro che da navi Ro-Pax[52]. Al contrario, le Parti hanno affermato che i *terminal* di TSG e IM&C non svolgono servizi di tipo Ro-Pax[53].

71. È stato poi affermato che ci sono diverse tipologie di traffico Ro-Ro, *[omissis].* Esse consistono nel c.d. traffico delle Autostrade del mare (principalmente *trailer* e *semitrailer*, accompagnato e non, ma anche auto) in cui vengono utilizzate principalmente navi Ro-Ro Cargo su brevi-medie distanze, che richiedono giorno e orario fisso, carico e scarico immediato, e che avvengono con una frequenza di circa 2-3 partenze a settimana; il traffico di automobili e camion trasportato da navi PCC (*Pure Car Carrier*) e PCTC (*Pure Car and Truck Carrier*) impiegate normalmente su lunghe distanze, che richiede un accosto ogni 20-30 giorni e non necessita di giorno e orario fisso; il traffico misto rotabili e container trasportato da navi Con-Ro (*Container*-Ro-Ro) su cui si possono trasportare contemporaneamente container e ogni genere di rotabile impiegate principalmente su lunghe distanze[54].

72. I principali servizi tipicamente richiesti dagli armatori esercenti servizi Ro-Ro includono: (i) disponibilità di banchine all'arrivo nave, dotate di adeguate scasse per le navi Ro-Ro con rampa dritta; (ii) impiego di mezzi meccanici idonei a operare su navi Ro-Ro per raggiungere tutti i ponti della nave; (iii) personale operativo disponibile a lavorare anche su turni "spezzati", ossia senza rispettare la turnistica normalmente presente nei porti (3 turni da 7 ore o 4 turni da 6 ore sulle 24 ore); (iv) disponibilità di spazi a piazzale per lo stoccaggio delle merci in imbarco e sbarco; (v) operatività del *gate* portuale 7 giorni su 7, 24 ore su 24, per 365 giorni l'anno, soprattutto per il traffico nazionale di trailer[55].

73. Ai fini dell'eventuale offerta di nuovi servizi, assume particolare rilevanza la frequenza di rotazione della merce stoccata nei piazzali: minore è il tempo di sosta in attesa del ritiro maggiore è il coefficiente di rotazione e, conseguentemente, maggiori sono anche le opportunità di accogliere ulteriori clienti. In condizioni di elevato utilizzo del *terminal*, la capacità di accogliere nuovi clienti dipende quindi dalle aree a disposizione dagli accosti liberi e dal tempo necessario per le operazioni di imbarco/sbarco delle navi già presenti. *[omissis]*[56]*.*

74. Quanto alla durata dei contratti tra *terminal* e compagnie di navigazione, è stato osservato (e documentato allegando alcuni esempi di rapporti contrattuali[57]) che questa può variare, anche in funzione della tipologia esatta di trasporto. Anche le modalità e i tempi di acquisizione del contratto possono cambiare (risultando, ad esempio, potenzialmente più lunghi per le auto nuove nei casi in cui sia previsto il consenso delle case automobilistiche)[58].

75. Inoltre, secondo le Parti il traffico Ro-Ro di trailer sulle rotte delle c.d. Autostrade del mare si suddivide tra: (i) traffico non accompagnato, se vengono trasportati esclusivamente i semirimorchi; e (ii) accompagnato, se insieme ai semirimorchi viaggiano anche gli autisti. La scelta fra le due modalità può dipendere dall'organizzazione della società di autotrasporto (e dalla possibilità di dotarsi di due strutture di camion e autisti, una per portare i trailer nel porto di imbarco e un'altra per andare a ritirare il trailer nel porto di sbarco dopo la tratta marittima), dalla lunghezza della tratta marittima (una tratta marittima breve potrebbe favorire il ricorso al traffico accompagnato) e, infine, dalla tipologia della nave impiegata (ad esempio, gli autisti possono preferire viaggiare in una nave Ro-Pax, che è dotata di appositi servizi per i passeggeri)[59].

76. Quanto al ruolo dei presidi doganali presso i *terminal*, è stato rilevato che essi, presenti nei *terminal* di TSG e IM&C, risultano necessari affinché il *terminal* garantisca l'operatività anche per i traffici da/verso paesi extra-UE, mentre essi non sono richiesti per il traffico nazionale o intra-UE[60].

---

[52] *[Cfr. doc. 110.3.]*

[53] *[Cfr. doc. 52_B.]*

[54] *[Cfr. doc. 17_B.]*

[55] *[Cfr. doc. 52_B.]*

[56] *[Cfr. ibidem.]*

[57] *[Si tratta in particolare di tre evidenze di rapporti contrattuali tra terminal e compagnie di navigazione, dalle quali risulta una durata, rispettivamente, di tre anni, sei mesi e un anno.]*

[58] *[Cfr. doc. 17_B.]*

[59] *[Cfr. doc. 52_B.]*

[60] *[Cfr. ibidem.]*

77. Le Parti hanno infine dichiarato che, a proprio avviso, il *terminal* Refeer di Vado Ligure potrebbe in ipotesi riuscire a ospitare anche navi di dimensioni pari a quelle del gruppo Grimaldi[61].

VII.1.1.c. Le risultanze istruttorie

78. Per quel che riguarda la sostituibilità tra traffico Ro-Ro/Pax e Ro-Ro "puro", oltre a quanto affermato dalle Parti con riferimento a Stazioni Marittime (che possono offrire servizi a entrambe le tipologie di navi), vi sono evidenze per cui il *terminal* "misto" SDT di Livorno sia stato regolarmente utilizzato dalle navi Ro-Ro cargo di Grimaldi e che fino al 2022 Grimaldi abbia 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 sostenuto che i *terminal* Ro-Pax possono accogliere navi Ro-Ro[62].

79. Con riferimento ai rapporti tra traffico Ro-Ro e quello di auto, l'AdSP-MLO, in risposta alla richiesta d'informazioni dell'Autorità relativa ai volumi di traffico di "*merci su rotabili e auto nuove*", ha specificato che i volumi dei *terminal* del Mar Ligure Occidentale includono il traffico non soltanto di auto nuove ma anche di auto usate (mentre non includono il traffico di auto con passeggeri al seguito).

80. La stessa Autorità Portuale ha affermato che i *terminal* di tipo Ro-Ro possono essere usati anche per il trasporto di auto nuove, pur con alcune differenze di tipo organizzativo. Tali differenze riguardano: a) le modalità di stoccaggio della merce a terra (in quanto il traffico Ro-Ro, necessitando di motrici per la movimentazione, richiede un maggior spazio di manovra e, pertanto, richiede in proporzione più spazio a terra rispetto a quello di auto); b) la movimentazione in ingresso e uscita dal *terminal* (che risulta, al contrario, più complessa nel caso di auto nuove, in quanto queste, diversamente dai rimorchi dei carichi Ro-Ro, richiedono un'immissione in bisarche stradali o ferroviarie); c) il tempo di stazionamento (che tende a essere maggiore nel caso delle auto); d) la possibilità di realizzare parcheggi multipiano, come avvenuto nel *terminal* di Savona, o di individuare aree *buffer* esterne al porto (che, nel caso delle auto nuove, può aumentare gli spazi a disposizione e ridurre lo stazionamento a piazzale, sebbene un parcheggio multipiano riduca la flessibilità dello spazio a terra)[63]. L'AdSP-MLO ha inoltre specificamente confermato che il parcheggio multipiano presente nel *terminal* di Savona è utilizzato soltanto per il traffico di auto[64].

81. Il *terminal* Refeer di Vado Ligure dispone di una banchina Ro-Ro non utilizzabile per ragioni dimensionali per l'accesso di navi di ultima generazione, come quelle della classe ECO del gruppo Grimaldi e ha dichiarato di avere comunque una capacità di movimentazione di tipo Ro-Ro esigua e pari a soli 4.000 metri lineari. A ogni modo, i volumi movimentati da tale *terminal* rappresentano una piccola frazione della capacità di TSG.

82. 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 Prà[165], 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 scassa[266]. 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. 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.

83. Evidenze simili emergono per i *terminal* Steinweg[367] e Rinfuse Genova[468].

VII.1.1.d. Valutazioni e conclusioni

84. 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,

---

61 *[Cfr. ibidem.]*

62 *[Cfr. docc. 58 e 60.]*

63 *[Cfr. doc. 12_B.]*

64 *[Cfr. doc. 25_B e 30_B.]*

6*[5*
Cfr. doc. 94.]

6*[6*
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.]

6*[7*
Cfr. doc. 42.]

6*[8*
Cfr. doc. 67.]

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/Pax[69].

85. Con riferimento alla sostituibilità tra *terminal* "misti" e *terminal* Ro-Ro in senso stretto, il fatto che le navi Ro-Pax non possano essere accolte dai *terminal* "Ro-Ro in senso stretto" potrebbe escludere tale sostituibilità ai fini del traffico passeggeri, ma non del traffico merci.

86. 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 passeggeri[70] e dalle peculiari caratteristiche delle navi Ro-Ro/Pax. Le navi Ro-Ro non richiedono attrezzature specifiche rispetto alle navi Ro-Pax, potendo scalare dovunque vi siano banchine e fondali adatti alla dimensione della nave, ma soltanto la disponibilità di spazi adeguati per la manovra di carico/scarico e per la sosta dei semirimorchi. A testimonianza di ciò, le stesse Parti hanno rilevato che Stazioni Marittime offre servizi di *terminal* per merci rotabili a entrambe le tipologie di navi; similmente, Grimaldi ha utilizzato il porto di Savona per entrambi i servizi, come ha fatto anche con il *terminal* "misto" di Livorno, e Forship S.p.A. ha affermato che anche il *terminal* Ro-Pax di Vado Ligure da essa gestito può accogliere navi Ro-Ro.

87. Pertanto, 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.

88. Riguardo alla sostituibilità tra il trasporto merci Ro-Ro e quello di auto nuove, le risultanze dell'istruttoria evidenziano che le strutture e i servizi terminalistici per tali tipologie di trasporto sono in effetti sostituibili, ma in modo imperfetto e soltanto per una parte delle infrastrutture portuali. Analogamente a quanto avviene nei *terminal* con assetto Ro-Ro/Pax, che, pur essendo utilizzabili per il traffico Ro-Ro "puro", dedicano parte degli spazi e delle infrastrutture disponibili al trasporto di passeggeri e delle relative auto al seguito sottraendoli al traffico di rotabili, anche i *terminal* utilizzati per il trasporto di auto limitano, in ragione di tale attività, lo spazio disponibile per le attività Ro-Ro "pure". Come si è detto, vi sono infatti infrastrutture (quali i parcheggi multipiano) dedicate specificamente al trasporto di auto e, inoltre, la gestione ottimale degli spazi può risultare differente tra le attività di trasporto auto e quelle di trasporto merci su rotabili.

89. Ciò premesso, nel caso di specie non si ritiene necessario distinguere un mercato separato per i *terminal* attivi nel trasporto di auto, rispetto a quelli attivi nel trasporto di merci su rotabili, in quanto tale distinzione non modificherebbe la valutazione dell'Operazione.

90. Con riferimento al *terminal* Reefer, questo dovrebbe essere escluso dal mercato rilevante, in quanto, per motivi dimensionali, allo stato difficilmente potrebbe fare accedere e ospitare le navi attualmente attive nel *terminal* Ro-Ro gestito dalla società target TSG[71]. Similmente, non appartengono al mercato rilevante i *terminal* PSA, Steinweg e Rinfuse Genova, che, malgrado le autorizzazioni, non sono in grado o non intendono operare nel mercato Ro-Ro. La stessa AdSP-MLO, a cui l'Autorità aveva chiesto di identificare i *terminal* attivi nel settore Ro-Ro nelle aree di propria competenza, non ha nominato tali *terminal*.

91. In conclusione, i *terminal* Ro-Ro nel porto di Genova, il Savona Terminal Auto, il *terminal* Forship di Vado Ligure e il *terminal* Grendi di Marina di Carrara possono essere considerati, in termini merceologici, potenzialmente sostituibili al TSG, limitatamente agli spazi ipoteticamente disponibili in essi per le attività di trasporto Ro-Ro "pure".

VII.1.2. Estensione geografica

VII.1.2.a. Precedenti nazionali e comunitari

92. In base ai precedenti nazionali e comunitari, la dimensione geografica del mercato è individuabile a partire da *catchment areas* di ampiezza pari a circa 200-300 km, tenendo conto, tuttavia, del ruolo rilevante del costo del trasporto su strada aggiuntivo da compiere per spostare i carichi da un porto all'altro, particolarmente rilevante nel caso di trasporto di merci su rotabili[72].

---

[69] *[Cfr. decisione della Commissione europea, M6305 – DFDS/C.RO Ports/Älvsborg, 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".]*

[70] *[I terminal misti passeggeri e merci generalmente non accolgono le car carrier, che abbisognano 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.]*

[71] *[Va peraltro osservato che, a ogni modo, a causa dei volumi di traffico di tipo Ro-Ro che transitano da tale terminal, anche l'ipotetico accoglimento dell'opinione delle Parti riguardo l'idoneità della banchina del terminal Refeer a ospitare navi di dimensioni maggiori non modificherebbe la valutazione degli effetti dell'Operazione.]*

[72] *[Cfr., inter alia, C12592 - Grimaldi Euromed/Grimaldi Deep Sea/Terminal Darsena Toscana, provvedimento n. 31023 del 10 gennaio 2024, in Bollettino n. 7/2024 e C12255 - Marinvest - Gruppo Messina/Ignazio Messina & C. - Ro-Ro Italia, cit..]*

VII.1.2.b. Considerazioni delle Parti

93. Sulla base della prassi comunitaria e nazionale, le Parti ritengono che l'estensione del mercato 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.

94. A loro giudizio, infatti, "*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*".

95. Sulla base di questa premessa, viene affermato 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 considerate[73] sarebbero generalmente contenute in meno di un'ora e, anche quando maggiori (come nel caso di Milano[74]), si tratterebbe comunque 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.

96. 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.

97. Pertanto, quanto alla dimensione geografica del mercato, la Parte non ritiene sussistano ragioni per discostarsi dai precedenti che suggeriscono una *catchment area* di 200-300 km, la quale includerebbe nel caso presente tutti i porti della Liguria e dell'alto Tirreno da Vado Ligure a Livorno[75].

98. Secondo IM&C l'esclusione di Livorno sarebbe basata sulla "*esecuzione* […] *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*" [76]. 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 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.

99. Inoltre, sia le risposte degli autotrasportatori che quella dell'AdSP-MLO indicherebbero l'esistenza di una sovrapponibilità 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.

100. Infine, i risparmi nel costo di trasporto via mare da Livorno rispetto a quello da Genova riportati in uno studio accademico citato dalle Parti 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.

101. Tale posizione è stata ribadita dalle Parti anche in risposta a uno specifico quesito formulato dagli Uffici[577] e nel corso di una successiva audizione con questi ultimi[78], anche con il supporto di un'apposita analisi economica (citata dalle Parti anche nelle proprie memorie conclusive), in cui si sostiene che i tempi di percorrenza tra i capoluoghi del Nord-Ovest inclusi nel bacino di utenza del porto di Genova e i porti sardi, siciliani ed esteri, se si considerano complessivamente i viaggi stradali e marittimi, risultano generalmente molto simili (talvolta perfino inferiori) utilizzando i porti di Savona/Vado Ligure, Marina di Carrara e Livorno piuttosto che il porto di Genova.

102. Più in particolare, in tale analisi le Parti rilevano che: i) l'82%-90% del bacino di utenza del porto di Genova è anche incluso nel bacino di utenza dei porti di Savona e Vado Ligure; ii) il 70%-93% del bacino di utenza del porto di

---

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

[74] *[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).]*

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

[76] *[Cfr. ibidem.]*

[7] *[7*
Cfr. doc. 52_B. .]

[78] *[Cfr. doc. 63_B.]*

Genova è anche incluso nel bacino di utenza del porto di Marina di Carrara; iii) il 57%-71% del bacino di utenza del porto di Genova è anche incluso nel bacino di utenza del porto di Livorno[79].

103. Le Parti hanno inoltre contestato l'indicazione, contenuta nella sentenza del Consiglio di Stato, secondo cui si dovrebbe tenere conto della capacità disponibile per gli operatori già al momento di definire il mercato rilevante – e non al momento della valutazione degli effetti. Il grado di saturazione, infatti, sarebbe per sua natura un elemento eccessivamente mutevole per poter essere uno degli argomenti della stessa definizione del mercato la quale, anche per ragioni di certezza del diritto, dovrebbe essere ancorata a elementi stabili, strutturali e intrinsechi del mercato, quali la sostituibilità lato domanda e offerta. In caso contrario, infatti, la definizione del mercato risulterebbe soggetta a continui mutamenti, rendendo difficile per le autorità di concorrenza effettuare valutazioni stabili e coerenti e per le imprese poter immaginare le conseguenze delle proprie condotte alla luce del diritto della concorrenza[80].

104. A ogni modo, anche laddove la stessa definizione del mercato rilevante fosse ancorata alla capacità disponibile, a loro giudizio i porti di Savona, Vado Ligure, Marina di Carrara e Livorno non risulterebbero congestionati, in quanto dispongono di una sufficiente capacità residua per assicurare una vivace concorrenza nell'offerta di servizi terminalistici nella c.a. interessata, mentre le circostanze che avrebbero ridotto la capacità disponibile presso tali scali – quali, ad esempio, il deterioramento delle banchine o i lavori in corso – costituiscono impedimenti temporanei e superabili in tempi brevi.

105. Più in particolare, con riferimento al porto di Savona e Vado Ligure, le Parti affermano che, considerando complessivamente i *terminal* Savona Terminal Auto di Grimaldi, Corsica Ferries - Sardinia Ferries di Forship e Refeer di APM Terminals Vado Ligure, la capacità disponibile per l'anno 2025 sarebbe stimabile in circa il 32%[81]. In aggiunta a ciò, ritengono che il *terminal* Refeer avrebbe anche ipoteticamente la possibilità di ospitare navi come quelle del gruppo Grimaldi e di destinare ulteriori aree - per un ammontare pari a circa 105 mila metri quadrati, attualmente utilizzati anche per altre tipologie di servizi - al traffico di rotabili, comportando in tal caso una capacità disponibile che ammonterebbe a circa il 70% del porto di Savona e Vado Ligure[82].

106. Con riferimento al *terminal* di Marina di Carrara, le Parti hanno inoltre ottenuto una stima della capacità totale di tale porto, a partire da quanto affermato dal primo provvedimento dell'Autorità riguardo alla capacità disponibile nel 2022 (indicata in via comparativa rispetto a quella presente in TSG). Confrontando la propria stima con i volumi effettivi del 2025, le Parti sono pertanto giunte a stimare una capacità inutilizzata per il porto di Marina di Carrara pari a circa il 19% nel 2025.

107. Inoltre, anche i *terminal* Genoa Port Terminal del Gruppo Spinelli e PSA Genova Prà (attualmente attivo nel settore *container*, ma titolare di un'autorizzazione per operare anche nel settore Ro-Ro) dispongono di capacità disponibile, potenzialmente utilizzabile per offrire servizi terminalistici alle compagnie di navigazione attive nel trasporto di rotabili.

108. Con specifico riferimento al gruppo Spinelli, peraltro, le Parti hanno sottolineato che la sentenza del Consiglio di Stato del 15 ottobre 2024, n. 8263 ha censurato lo svolgimento, in via prevalente da parte di tale gruppo di traffici *full container* in un'area dedicata a traffico misto, annullando la relativa concessione. Per effetto della nuova concessione, rilasciata dall'AdSP-MLO a ottobre 2025, il gruppo Spinelli dovrà incrementare la quota della propria capacità terminalistica dedicata ai traffici Ro-Ro. Tale circostanza, pertanto, già nel breve periodo, determinerà un aumento della capacità disponibile per tali traffici nel porto di Genova da parte di un operatore terzo e l'aumento della pressione concorrenziale da questi esercitata nei confronti delle Parti nel settore del trasporto di rotabili[83].

109. L'interveniente Grimaldi ha sostenuto che nella CRI l'Autorità continua a muoversi in una nozione di mercato censurata dal giudice amministrativo. Ad avviso di Grimaldi, l'Autorità continuerebbe infatti a "*trattare la sostituibilità infrastrutturale come una possibilità astratta e non come una concreta alternativa economicamente praticabile per Grimaldi*" e, sebbene affianchi all'analisi del mercato dei *terminal* astrattamente sostituibili con quelli delle Parti un'analisi del mercato ristretto ai soli *terminal* con capacità disponibile, avrebbe omesso di trarre da tale esercizio la considerazione per cui "*se i terminal alternativi non hanno capacità o non hanno caratteristiche tecniche adeguate ad assorbire i traffici Grimaldi, essi non esercitano alcuna pressione competitiva effettiva e non possono essere considerati reale alternativa al terminal TSG*"[84].

---

[79] *[In tale analisi, le Parti hanno tracciato i bacini di utenza (ossia le c.a.) utilizzando, in alternativa, una distanza di 300 km o un tempo di percorrenza di 4 ore. Inoltre, il grado di sovrapposizione dei bacini così tracciati è stato computato a sua volta con due diverse modalità, ossia in termini di area in km quadrati e in termini di numero di capoluoghi di provincia pesati rispetto al PIL.]*

[80] *[Cfr. doc. 92_B.]*

[81] *[Le Parti sono pervenute a questa stima ipotizzando conservativamente che la capacità sia pari ad almeno il numero massimo di merci movimentate nel periodo 2022-2025 (periodo nel quale non risultano variate le aree in concessione) e confrontando questo valore con i volumi effettivi. Per il solo Savona Terminal Auto, la stima delle Parti riguardo la percentuale di capacità disponibile ammonta a circa il 27%.]*

[82] *[La capacità aggiuntiva stimata per tale scenario è stata ottenuta utilizzando il tasso di utilizzazione degli spazi registrato nel 2022 presso il Savona Terminal Auto.]*

[83] *[Cfr. doc. 92_B.]*

[84] *[Cfr. doc. 91_B.]*

VII.1.2.c. Le risultanze istruttorie

110. Con riferimento ai *terminal* rotabili, gli elementi emersi nel corso dell'istruttoria confermano 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.

111. Innanzitutto, gli stessi dati forniti dalle 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.

112. 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*"[85].

113. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale ha suggerito, in risposta[86] a una richiesta di informazioni, che "*l'area d'influenza*" del porto di Genova sarebbe estesa al Piemonte, alla Lombardia, all'Emilia e al Veneto occidentali, mentre quella del porto di Livorno si estenderebbe, oltre che alla Toscana, all'Emilia-Romagna a est di Parma e al resto del Veneto. Le verifiche svolte dall'ASPMLO fanno emergere un netto vantaggio nei costi di trasporto terrestre da Genova verso Milano e Piacenza rispetto a Livorno[87], la convenienza del trasporto da Genova anche da Brescia[88] e la quasi equivalenza[89] dei costi di trasporto terrestre da Verona verso Genova (282 km, 3h4') e Livorno (309 km, 3h19').

114. Uno studio accademico[90] 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 Mare[91].

115. 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 accompagnati[92] con origine Trieste, Venezia, Bologna, Firenze e Livorno e destinazione la Sicilia occidentale[93].

116. 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)[94].

117. 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.

118. Il porto di Marina di Carrara è stato indicato come possibile alternativa da Grendi[95] e da un autotrasportatore[96], a motivo della propria posizione intermedia tra Genova e Livorno. Grendi ha tuttavia sottolineato che si tratterebbe di un'alternativa limitata dal ridotto spazio disponibile presso il porto.

---

85 *[Cfr. doc. 229.1.]*

86 *[Cfr. doc. 13.]*

87 *[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).]*

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

89 *[860 euro da Genova e 900 euro da Livorno.]*

90 *[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.]*

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

92 *[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.]*

93 *[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.]*

94 *[Gli spedizionieri siciliani preferivano invece la Ravenna – Catania.]*

95 *[Cfr. doc. 36.]*

96 *[Cfr. doc. 49.]*

119. Grimaldi[97] 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).

120. L'esistenza di una differente *catchment area* per i porti di Genova e Livorno emerge anche dalle risposte della maggioranza degli autotrasportatori sentiti[98], 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.

121. 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.

122. 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*"[99].

123. 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 a 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*"[100].

124. Infine, le risposte a un ulteriore questionario inviato a un campione di autotrasportatori[101] che utilizzano i porti di Genova e Livorno indicano una limitata sovrapposizione delle *catchment area* dei due porti.

125. Delle 25 imprese[102] che utilizzano il porto di Genova, 24 imprese lo fanno per trasporti che hanno origine/destinazione in province situate in Piemonte, Liguria o Lombardia; 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 (2 specificano la parte occidentale della regione), un terzo anche per trasporti provenienti/diretti a Verona.

126. La Toscana è l'unica regione, o una delle province di origine/destinazione delle spedizioni per 24 delle 29 imprese che utilizzano il porto di Livorno[103]. 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.

127. In particolare, 14 dei 16 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 1-2 province tra Verona, Piacenza e l'Emilia Occidentale.

128. 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.

129. L'AdSP-MLO ha fornito i dati di capacità potenziale massima stimata di trasporto di merci su rotabili nell'anno 2022 e negli anni successivi, per i *terminal* di TSG (con riferimento sia a Ponte Libia che a Ponte Somalia), IMT (Ponte Ronco e Ponte Canepa), *Genoa Port Terminal* - Gruppo Spinelli, Stazioni Marittime e Savona Terminal Auto, che insistono nel Mar Ligure Occidentale di competenza di tale Autorità. Tali informazioni – e le analoghe informazioni relative al *terminal* Grendi di Marina di Carrara fornite dal gestore del medesimo e dalla competente Autorità di Sistema Portuale - sono riassunte nelle tabelle che seguono (cfr. **Tabella n. 2** e **Tabella n. 3**), nelle quali le stime di capacità sono comparate con le stime di traffico effettivo di merci su rotabili nei medesimi *terminal* nello stesso anno.

---

97 *[Cfr. doc. 12.]*

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

99 *[Cfr. doc. 47. Nello stesso senso, docc. 44 e 52.]*

100 *[Cfr. doc. 36.]*

101 *[Al questionario hanno risposto 44 imprese su 62 contattate, ma solo 38 hanno fornito risposte utilizzabili.]*

102 *[Una utilizza Genova esclusivamente per trasporti da Verona.]*

103 *[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 n. 2: capacità potenziale e traffico effettivo di rotabili in metri lineari, 2022

Porto	Terminal	Capacità potenziale stimata (ml)	Compagnie servite	Traffico (ml)	Terminal saturo (SI/NO)
Genova	TSG	*[omissis]*	Grimaldi	*[omissis]*	NO
	SM	*[omissis]*	GNV, Tirrenia, Moby Lines, Cotunav	*[omissis]*	SI
	Genoa Port Terminal	*[omissis]*	Cotunav	*[omissis]*	NO
	IMT	*[omissis]*	Linea Messina	*[omissis]*	NO
Savona	Savona Terminal Auto	*[omissis]*	Grimaldi	*[omissis]*	SI
Vado Ligure	Forship	*[omissis]*	Forship	*[omissis]*	NO
Marina di Carrara	Grendi Trasporti Marittimi	*[omissis]*	Grendi	*[omissis]*	NO

Tabella n. 3: capacità potenziale e traffico effettivo di rotabili in metri lineari, 2025

Porto	Terminal	Capacità potenziale stimata (ml)	Compagnie servite	Traffico (ml)	Terminal saturo (SI/NO)
Genova	TSG	*[omissis]*	Grimaldi	*[omissis]*	NO
	SM	*[omissis]*	GNV, Tirrenia, Moby Lines, Cotunav	*[omissis]*	SI
	Genoa Port Terminal	*[omissis]*	Cotunav	*[omissis]*	NO
	IMT	*[omissis]*	Linea Messina	*[omissis]*	NO
Savona	Savona Terminal Auto	*[omissis]*	Grimaldi	*[omissis]*	SI
Vado Ligure	Forship	*[omissis]*	Forship	*[omissis]*	NO
Marina di Carrara	Grendi Trasporti Marittimi	*[omissis]*	Grendi	*[omissis]*	NO

130. Come si osserva dalla **Tabella n. 2** e dalla **Tabella n. 3** (al netto di alcune minime discrepanze nei numeri, dovute, ad esempio, alla necessità di effettuare delle stime per individuare lo spazio specificamente utilizzabile per un certo tipo di traffico o la velocità di rotazione e delle operazioni di carico e scarico dei rotabili[104]) i *terminal* di Stazioni Marittime e Savona Terminal Auto risultano operare, nelle annualità considerate, a un punto di sostanziale congestione, o addirittura hanno talvolta operato oltre tale livello utilizzando alcune soluzioni emergenziali (ad esempio, acquisendo ulteriori spazi di sosta da altri concessionari)[105]. Lo stato di saturazione di tali *terminal* è stato, del resto, esplicitamente ribadito in sede di audizione dall'AdSP-MLO, che ha anche confermato il persistere di tale saturazione negli anni successivi[106]. Sul punto l'Autorità portuale ha osservato che, indipendentemente da quanto si potrebbe evincere dal confronto tra le cifre fornite dalla stessa Autorità portuale per la stima della capacità teorica e i dati di traffico riportati in tabella n. 3 (che come detto risentono di approssimazioni e discrepanze), lo stato di

104 *[L'AdSP-MLO ha spiegato, ad esempio, che gli spazi disponibili presso Stazioni Marittime, terminal di tipo Ro-Pax, non possono essere attribuiti integralmente al traffico Ro-Ro, in quanto essi devono anche assicurare adeguato spazio per le auto al seguito dei passeggeri che viaggiano con le navi Ro-Pax, cfr. doc. 25_B e 30_B.]*

105 *[Cfr. doc. 51 e 25_B.]*

106 *[L'AdSP-MLO ha spiegato, ad esempio, che gli spazi astrattamente disponibili presso Stazioni Marittime, terminal di tipo Ro-Pax, non possono essere attribuiti integralmente al traffico Ro-Ro, in quanto essi devono anche assicurare adeguato spazio per le auto al seguito dei passeggeri che viaggiano con le navi Ro-Pax (cfr. doc. 25_B e 30_B).]*

saturazione continua a permanere in ragione dei limiti degli spazi disponibili per le operazioni di carico e scarico, che si riflettono sulla capacità effettiva del *terminal*[107].

131. Per quel che riguarda il *terminal* di Marina di Carrara, dalle informazioni in atti esso risulta dotato di capacità disponibile[108]. Il gestore del *terminal*, facente capo al gruppo Grendi, che utilizza l'infrastruttura interamente per servire la compagnia di navigazione del gruppo medesimo, ha infatti indicato di avere ottenuto sinergie con altri *terminal*, che hanno permesso di ottimizzare le operazioni presso Marina di Carrara, consentendo una crescita dei traffici degli ultimi anni[109].

132. Parimenti, i *terminal* Genoa Port Terminal e IMT risultano anch'essi non congestionati, sia nel 2022 che nel 2025. Nel caso di IMT, peraltro, si è registrato per il 2025 un aumento di capacità disponibile, a seguito del tombamento dello specchio d'acqua compreso tra Ponte Ronco e Ponte Canepa. Per quanto riguarda il Genoa Port Terminal, è peraltro ipotizzabile, alla luce della nuova concessione, una crescita, in termini prospettici, della capacità disponibile per i traffici di tipo Ro-Ro.

VII.1.2.d. Valutazioni e conclusioni

133. Occorre preliminarmente osservare che la prassi della Commissione europea[110] 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 area[111].

134. 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 porto di Marina di Carrara[112]. 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*).

135. 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.

136. 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.

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

138. 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 considerati tali da escludersi reciprocamente, indicando piuttosto 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.

139. 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

---

107 *[L'AdSP-MLO in sede di audizione ha infatti risposto, "affermativamente riguardo la saturazione del terminal, precisando che esso viene effettivamente utilizzato in maniera molto intensiva, dando luogo a una situazione di saturazione tanto per gli accosti quanto per i piazzali utili alla movimentazione del traffico Ro-Ro" con riferimento a Savona Terminal Auto. Per quel che riguarda Stazioni Marittime, l'AdSP-MLO afferma che "i dati forniti si riferiscono alla capacità solo teorica di trailer Ro-Ro, non considerando l'operatività relativa alla movimentazione delle auto al seguito dei passeggeri che, soprattutto durante il periodo estivo, raggiungono volumi molto elevati. La movimentazione delle auto al seguito nel traffico Ro-Pax condiziona ovviamente la capacità effettiva in termini di trailer movimentabili", aggiungendo che "un sintomo di saturazione del terminal di Stazioni Marittime è rappresentato dal fatto che il principale operatore Ro-Ro del terminal abbia, in precedenti esercizi, acquisito la disponibilità di spazi di sosta presso un diverso concessionario e che, più recentemente, abbia concentrato alcuni traffici presso un diverso terminalista (IMT)" (cfr. doc. 25_B).]*

108 *[Cfr. doc. 32_B.]*

109 *[Cfr. ibidem]*

110 *[Cfr. decisione della Commissione europea M.6917 – FSI/Merit/Yildirim/CMA CGM, del 25 giugno 2013.]*

111 *[Cfr. decisioni della Commissione europea M.6917 – FSI/Merit/Yildirim/CMA CGM, cit. ed M.6305 – DFDS/C.RO Ports/Älvsborg, del 2 aprile 2012.]*

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

aree (per esempio, Milano) le differenze nei costi di trasporto sono troppo ampie per essere compensate da differenze nel costo del trasporto marittimo.

140. 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.

141. 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.

142. 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.

143. Riguardo al porto di Marina di Carrara, va 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 Grendi[113] 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 e pari, ad esempio, al 136% nel solo porto di Genova.

144. In considerazione di ciò, la sostituibilità astratta tra TSG e il *terminal* di Marina di Carrara è soltanto parziale. A ogni modo, come si vedrà (cfr. *infra*), l'inclusione dello scalo di Marina di Carrara non modifica la valutazione degli effetti della presente Operazione.

145. In conclusione, con l'esclusione del *terminal* di Livorno, i *terminal* che risultano potenzialmente inclusi nel mercato rilevante in cui opera TSG sono: i *terminal* gestiti da TSG (Ponte Canepa e Ponte Ronco), da Stazioni Marittime e dal Gruppo Spinelli nell'ambito del porto di Genova, il *terminal* di Savona Terminal Auto gestito da Grimaldi, il *terminal* di Vado Ligure gestito da Forship e infine il *terminal* di Marina di Carrara gestito da Grendi. In base a questa metodologia di definizione della dimensione geografica del mercato rilevante, l'elemento della saturazione dei *terminal* non viene "perso", ma piuttosto viene preso in considerazione in sede di analisi degli effetti dell'Operazione[6114].

146. Qualora si adotti invece, come indicato dal Consiglio di Stato, una definizione geografica del mercato che tenga conto della capacità disponibile per accogliere le compagnie di navigazione che dovessero ricercare un'alternativa al *terminal* di TSG si assisterebbe, in ragione della sostanziale congestione di alcuni dei *terminal* interessati, a una riduzione del perimetro dei *terminal* che risulterebbero sostituibili con TSG. In particolare, in base a una definizione geografica del mercato che includa soltanto i *terminal* dotati di capacità disponibile, i *terminal* di Savona e perfino quello di Stazioni Marittime, collocato nello stesso porto di Genova, andrebbero esclusi dalla definizione del mercato rilevante, mentre gli unici *terminal* che rappresenterebbero un'alternativa a quelli di TSG sarebbero quello di IMT, il Genoa Port Terminal del gruppo Spinelli, il *terminal* di Vado Ligure gestito da Forship e il *terminal* presso il porto di Marina di Carrara.

147. Non risulta infatti condivisibile la posizione delle Parti relativa all'asserita capacità disponibile presso il Savona Terminal Auto, in quanto le stime che supportano tale ipotesi appaiono non coerenti con quanto attestato dall'Autorità portuale per il 2022 e confermato anche per gli anni successivi dalla medesima Autorità, che ha fornito le proprie valutazioni tenendo conto delle diverse variabili operative e non meramente dallo spazio disponibile. Le stime di capacità delle Parti per il Savona Terminal Auto, peraltro, non sembrano tenere adeguatamente in considerazione la distinzione tra traffico Ro-Ro e traffico auto (ad esempio, sembrano includere lo stesso parcheggio multipiano presente presso il *terminal*), che è almeno in una certa misura necessaria per pesare l'effettiva capacità disponibile per il traffico Ro-Ro presso un *terminal* utilizzato anche per tale altra tipologia di carico.

148. Quanto al *terminal* Reefer di Vado Ligure (le cui banchine, come si è detto, paiono comunque non utilizzabili dalle navi ECO di Grimaldi Lines e che pertanto appare escluso dal mercato rilevante anche solo in termini merceologici), l'ipotesi che esso possa movimentare traffici Ro-Ro molto più ampi di quelli attuali, risulta allo stato una mera opinione delle Parti priva di elementi probatori e che, comunque, non pare coerente con l'assetto attuale di tale *terminal*, utilizzato per altri tipi di trasporto e caratterizzato da un livello di operatività di tipo Ro-Ro del tutto trascurabile. In ragione di quest'ultimo aspetto (e quindi dell'effetto trascurabile in termini di quote di mercato), comunque, anche un'eventuale inclusione di tale *terminal* nel mercato rilevante non modificherebbe in alcun modo la valutazione degli effetti della presente operazione.

149. A ogni modo, ai fini della valutazione dell'Operazione, non risulta necessario pervenire a un'esatta definizione del mercato geografico in merito all'inclusione o meno dei *terminal* saturi al suo interno, perché, come sarà più diffusamente argomentato in seguito, gli effetti dell'Operazione non cambiano in base alla definizione di mercato adottata.

---

[113] *[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.]*

[1] *[14*

In questo modo, si mantiene una definizione del mercato che garantisce una maggiore certezza e prevedibilità recuperando il criterio della saturazione nell'analisi caso per caso degli effetti.]

150. Per il medesimo motivo, risultano inconferenti le affermazioni di Grimaldi, per le quali l'Autorità avrebbe continuato a muoversi in una definizione di mercato non coerente con i rilievi formulati dal Consiglio di Stato. Infatti, come illustrato in seguito, l'Autorità ha analizzato gli effetti dell'Operazione anche nel mercato ristretto, che è stato disegnato escludendo *ab origine* i *terminal* privi di capacità disponibile. La considerazione per cui l'Autorità avrebbe omesso di considerare l'indisponibilità di tali *terminal* per Grimaldi è, pertanto, del tutto infondata.

VII.2. Il mercato del trasporto merci su rotabili

VII.2.1. Precedenti nazionali e comunitari e considerazioni delle Parti

151. 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 Grimaldi[115].

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

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

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

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

153. 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.

154. 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 rilevante[116] 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;

---

115 *[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.]*

116 *[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.]*

- Genova/Savona/Vado – Sardegna del Nord[117], 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.

155. 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.

VII.2.2. Le risultanze istruttorie

156. Le informazioni acquisite presso le Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia (Orientale e Occidentale)[118] 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)[119].

157. 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.

158. 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*".

159. 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 ("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.

VII.2.3. Valutazioni e conclusioni

160. 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.

161. 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.

162. 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.

VIII. GLI EFFETTI DELL'OPERAZIONE

VIII.1. Le risultanze istruttorie

163. In ragione delle attività delle Parti, l'attività istruttoria è stata incentrata sull'analisi delle sovrapposizioni orizzontali nel mercato dei servizi di *terminal* per merci su rotabili, nonché sull'analisi delle sovrapposizioni verticali derivanti dalla presenza di Marinvest, attraverso la sua controllata GNV, nei mercati a valle relativi al trasporto merci su rotabili oltre che nel mercato a monte dei servizi terminalistici.

VIII.1.1. La struttura dei mercati interessati dall'Operazione

VIII.1.1.a. Il mercato dei servizi di terminal per merci su rotabili

164. Tutti i *terminal* inclusi nel mercato rilevante, a eccezione di TSG e Genoa Port Terminal, operano soltanto o in larghissima parte traffici *captive*, cioè hanno come clienti società controllate o collegate al gestore del *terminal*. Tale modalità operativa risulta prevalente nell'area interessata dall'Operazione (Mar Ligure Occidentale e Orientale) nel

---

117 *[Cfr. A487, cit..]*

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

119 *[Peraltro, i porti di Palermo e Catania distano circa 200 km, distanza che può essere percorsa in non meno di 2h30' sostenendo un extra-costo di almeno 60 euro, che appare superiore alla differenza del nolo dai porti liguri a uno dei porti siciliani.]*

corso degli anni. A riguardo, l'AdSP-MLO ha dichiarato che "*si può significare come, in linea di massima, le compagnie di navigazione tendano a essere quanto meno diffidenti rispetto all'ipotesi di utilizzare terminal gestiti da concorrenti, ritenendo incerta e costosa la concreta salvaguardia della parità di trattamento commerciale (accosti, piazzali, produttività, ecc.) e la tutela della riservatezza nel trattamento di dati sensibili*"[120]. La società Grimaldi, del resto, afferma che "*Con l'acquisizione del Terminal San Giorgio, MSC giungerebbe a detenere, direttamente o indirettamente, tutti gli scali disponibili nel Porto di Genova, necessari per l'operatività di Grimaldi non essendo presenti altri terminal e banchine a tal fine utilizzabili*"[121].

165. In dettaglio:

- Grendi, Savona Terminal Auto e Forship movimentano volumi totalmente *captive*.
- I traffici gestiti da Stazioni Marittime sono per la quasi totalità di tipo *captive*[122] in quanto in parte attribuibili a GNV e per la quasi totalità del rimanente a Moby S.p.A. – società che detiene una partecipazione di minoranza in Stazioni Marittime S.p.A. e che è stata, fino a fine novembre 2025, a sua volta partecipata al 49% da SAS Shipping Agencies Services S.A. (controllante di Marinvest)[123].
- I volumi movimentati dal Terminal IMT, sottoposto al controllo congiunto di Gruppo Messina e Marinvest in considerazione dell'inidoneità del patto parasociale a escludere Marinvest dal controllo del *Terminal Business* di IM&C, sono anch'essi in massima parte di tipo *captive*.

VIII.1.1.a.1. Mercato a prescindere dai vincoli di capacità

166. La **Tabella n. 5** riporta quote di mercato in termini di merci su rotabili movimentate nel mercato così definito (mercato dei servizi di *terminal* per merci su rotabili, offerti da *terminal* sia Ro-Ro puri che Ro-Pax), che ricomprende i *terminal* Ro-Ro nei porti di Savona, Vado Ligure, Genova e Marina di Carrara.

167. Attraverso l'Operazione GM e Marinvest controlleranno poco meno del *[55-60]%* del mercato. Tale quota congiunta si ottiene sommando i traffici gestiti dalle Parti *pre - merger* ([*25-30]%* del mercato sul *terminal* Stazioni Marittime e *[1-5]%* del mercato sul *terminal* IMT) a quelli gestiti da TSG ([*25-30]%* del mercato).

Tabella n. 5: **quote di mercato dei terminal (rotabili movimentati nel 2022)**

Porto	Terminal	Assetto di controllo del Terminal	Merci movimentate (%)	Compagnie servite	Terminal saturo (SI/NO)
Genova	TSG	Gavio	*[25-30]*	Grimaldi	NO
	Stazioni Marittime	Marinvest	*[25-30]*	GNV, Tirrenia, Moby Lines, Cotunav	SI
	Genoa Port Terminal	Gruppo Spinelli/Hapag Lloyd	*[5-10]*	Cotunav	NO
	IMT	Gruppo Messina/Marinvest	*[1-5]*	Linea Messina	NO
Savona	Savona Terminal Auto	Gruppo Grimaldi	*[20-25]*	Grimaldi	SI
Marina di Carrara	Grendi	Grendi Trasporti Marittimi	*[5-10]*	Grendi	NO
Vado Ligure	Forship	Forship	*[inferiore all'1%]*	Forship	NO

Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle autorità portuali

168. La **Tabella n. 6** riporta le quote di mercato in termini di merci su rotabili sulla base dei dati più aggiornati disponibili forniti dalle autorità portuali. Tali quote sono in linea con quelle del 2022 per tutti gli operatori a eccezione di Savona Terminal Auto, che ha visto ridurre la propria quota di oltre *[1-5]* punti percentuali, di IMT che ha ampliato la propria quota di quasi *[1-5]* punti percentuali e di Grendi che ha aumentato la propria quota di quasi *[1-5]* punti percentuali. L'aumento dei traffici per IMT è stato reso possibile dall'ampliamento della sua capacità disponibile, ottenuta dal tombamento dello specchio d'acqua compreso tra Ponte Ronco e Ponte Canepa. Il *terminal* Grendi ha incrementato "*il proprio traffico sfruttando al massimo le sinergie con il Terminal di Cagliari (dove il maggior spazio a disposizione permette di organizzare gli stoccaggi di lunga durata e di inviare a Marina di Carrara solo la merce di*

120 *[Cfr. doc. 54_B.]*

121 *[Cfr. doc. 12.]*

122 *[Cotunav, l'unico utilizzatore non captive del terminal Stazioni Marittime, ha utilizzato meno dello 0,5% della capacità del terminal nel 2021-22.]*

123 *[Cfr. https://www.agcm.it/media/comunicati-stampa/2025/10/I872-I872B.]*

immediato utilizzo. Inoltre sono stati presi in affitto alcuni spazi esterni al Terminal, dove alcuni mezzi sono stati trasferiti nei momenti di massima congestione"[124].

169. Sulla base dei dati riportati nella tabella seguente, la quota congiunta è pari a circa il *[60-65]%* del mercato.

Tabella n. 6: **quote di mercato dei terminal (rotabili movimentati nel 2025)**

Porto	Terminal	Assetto di controllo del Terminal	Merci movimentate (%)	Compagnie servite	Terminal saturo (SI/NO)
Genova	TSG	Gavio	*[25-30]*	Grimaldi	NO
	Stazioni Marittime	Marinvest	*[25-30]*	GNV, Tirrenia, Moby Lines, Cotunav	SI
	Genoa Port Terminal	Gruppo Spinelli/Hapag Lloyd	*[5-10]*	Cotunav	NO
	IMT	Gruppo Messina/Marinvest	*[1-5]*	GNV	NO
Savona	Savona Terminal Auto	Gruppo Grimaldi	*[15-20]*	Grimaldi	SI
Marina di Carrara	Grendi	Grendi Trasporti Marittimi	*[10-15]*	Grendi	NO
Vado Ligure	Forship	Forship	*[inferiore all'1%]*	Forship	NO

Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle autorità portuali

170. Se si considerano, invece, unicamente le movimentazioni *non captive* in quanto la capacità utilizzata in modalità *captive* non rappresenta un'opzione per compagnie marittime terze, il mercato rilevante può essere circoscritto al *terminal* TSG, al Genoa Port Terminal e a Stazioni Marittime per i soli volumi movimentati per Cotunav (cfr. **Tabella n. 7**). TSG rappresenta quasi il *[75-80]%* del totale, Genoa Port Terminal quasi il *[15-20]%* e Stazioni Marittime *[inferiore all'1%]* del mercato.

171. In questa configurazione del mercato, la quota congiunta è pari a circa l'*[80-85]%,* ottenuta dalla somma delle movimentazioni del *terminal* TSG ([*75-80]%* del totale) e le uniche non *captive* di Stazioni Marittime ([*inferiore all'1%]* del mercato).

Tabella n. 7: quote di mercato dei terminal considerando soltanto le movimentazioni non captive (rotabili movimentati nel 2022)

Porto	Terminal	Assetto di controllo del Terminal	Merci movimentate (%)	Compagnie servite	Terminal saturo (SI/NO)
Genova	TSG	Gavio	*[75-80]*	Grimaldi	NO
	Genoa Port Terminal	Gruppo Spinelli/Hapag Lloyd	*[15-20]*	Cotunav	SI
	Stazioni Marittime	Marinvest	*[inferiore all'1%]*	Cotunav	NO

Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle autorità portuali

172. L'analisi dei dati 2025 evidenzia due importanti differenze rispetto ai dati 2022. In primo luogo, in conseguenza dell'uscita di MSC dal capitale di Moby/Tirrenia, le movimentazioni di Stazioni Marittime nei confronti di Moby/Tirrenia non hanno più natura *captive* e sono pertanto ricomprese nella tabella; tali movimentazioni pesano per poco più del *[20-25]%* del mercato[125]. In secondo luogo, le movimentazioni del *terminal* IMT sono quasi esclusivamente di tipo *captive* in quanto sono prestate a favore di GNV, società appartenente al Gruppo MSC, co-controllante del *terminal* IMT insieme a Gruppo Messina.

173. La quota congiunta delle Parti è pari a circa l'*[80-85]%* del mercato così configurato.

---

[124] *[Cfr. doc. 32_B.]*

[125] *[MSC ha ceduto la sua partecipazione del 49% in Moby/Tirrenia in data 20 novembre 2025.]*

Tabella n. 8: quote di mercato dei terminal considerando soltanto le movimentazioni non captive (rotabili movimentati nel 2025)

Porto	Terminal	Assetto di controllo del Terminal	Merci movimentate (%)	Compagnie servite	Terminal saturo (SI/NO)
Genova	TSG	Gavio	*[60-65]*	Grimaldi	NO
	Genoa Port Terminal	Gruppo Spinelli/Hapag Lloyd	*[15-20]*	Cotunav	SI
	Stazioni Marittime	Marinvest	*[20-25]*	Moby/Tirrenia, Cotunav	NO
	IMT	Gruppo Messina/Marinvest	*[inferiore all'1%]*	GNV	NO

Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle autorità portuali

VIII.1.1.a.2. Mercato considerando i vincoli di capacità

174. Circoscrivendo il mercato ai soli *terminal* con capacità inutilizzata, come suggerito dalla citata sentenza del Consiglio di Stato, il mercato rilevante ricomprende il Terminal TSG, il Genoa Port Terminal, il Terminal IMT, il *terminal* Forship di Vado Ligure e il Terminal a Marina di Carrara (cfr. **Tabella n. 9**). In tale mercato, l'unica sovrapposizione determinata dall'Operazione è quella tra TSG e IMT (circa il *[60-65]%* del mercato).

***Tabella n. 9:* quote di mercato dei terminal considerando soltanto i terminal con capacità disponibile (rotabili movimentati nel 2022)**

Porto	Terminal	Assetto di controllo del Terminal	Merci movimentate (%)	Compagnie servite	Terminal saturo (SI/NO)
Genova	TSG	Gavio	*[60-65]*	Grimaldi	NO
	IMT	Gruppo Messina/Marinvest	*[1-5]*	Linea Messina	NO
	Genoa Port Terminal	Gruppo Spinelli/Hapag Lloyd	*[15-20]*	Cotunav	SI
Marina di Carrara	Grendi	Grendi	*[15-20]*	Grendi	NO
Forship	Forship	Forship	*[inferiore all'1%]*	Forship	NO

Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle autorità portuali

175. La situazione non muta sensibilmente effettuando l'analisi sui dati 2025. Le differenze più rilevanti sono: (i) un decremento di circa *[5-10]* punti percentuali della quota di mercato di TSG, dovuta a una riduzione dei traffici su tale *terminal* di Grimaldi; e (ii) un incremento di quasi *[1-5]* punti percentuali della quota di mercato di IMT, quasi completamente attribuibile a un aumento delle movimentazioni *captive* (prestate però, a differenza del 2022, nei confronti di GNV).

176. La quota congiunta è pari a circa il *[60-65]%* del mercato (cfr. **Tabella n. 10**).

Tabella n. 10: quote di mercato dei terminal considerando soltanto i terminal con capacità disponibile (rotabili movimentati nel 2025)

Porto	Terminal	Assetto di controllo del Terminal	Merci movimentate (%)	Compagnie servite	Terminal saturo (SI/NO)
Genova	TSG	Gavio	[55-60]	Grimaldi	NO
	IMT	Gruppo Messina/Marinvest	*[5-10]*	GNV	NO
	Genoa Port Terminal	Gruppo Spinelli/Hapag Lloyd	*[15-20]*	Cotunav	SI
Marina di Carrara	Grendi	Grendi	*[20-25]*	Grendi	NO
Forship	Forship	Forship	*[inferiore all'1%]*	Forship	NO

Fonte: elaborazioni AGCM su dati forniti dalle Autorità portuali

177. Se si considerano invece le sole movimentazioni *non captive*, l'Operazione non dà luogo ad alcuna sovrapposizione sui dati 2022, atteso che il *terminal* IMT ha operato soltanto in modalità *captive*, movimentando merci su rotabili trasportati dalle linee Messina. Considerando invece le sole movimentazioni *non captive* risultanti dai dati 2025, l'Operazione dà luogo a sovrapposizioni trascurabili, essendo il *terminal* IMT utilizzato quasi esclusivamente in modalità *captive* (a favore di GNV) e avendo effettuato movimentazioni *non captive [inferiore all'1%]* del mercato.

VIII.1.1.b. Il mercato del trasporto merci su rotabili

178. GNV e il gruppo Grimaldi risultano gli unici player attivi sulle rotte per Palermo, Malta, Barcellona, Olbia, Porto Torres in partenza da Genova/Savona; essi sono inoltre in concorrenza sulle rotte per la Sardegna insieme a Moby-Tirrenia e sulla rotta per Tunisi insieme a Cotunav.

179. La **Tabella n. 11** riporta le quote di mercato degli operatori presenti sui mercati verticalmente collegati a quello dei *terminal* per merci rotabili sul quale insiste l'Operazione a eccezione delle rotte da/per Barcellona, in considerazione della presenza di GNV su tale rotta[126].

126 *[Sulla base dei dati 2022, GNV aveva non più del 2,5% dei traffici su tale rotta.]*

Tabella n. 11: quote di mercato sulle rotte operate in concorrenza da Grimaldi e GNV (metri lineari, 2021-2022)

	2022			2025		
	GNV		**Grimaldi**	**GNV**		**Grimaldi**
Genova - Palermo	*[65-70]*		*[30-35]*	*[60-65]*		*[35-40]*
Genova – Malta	*[40-45]*		*[55-60]*	*[40-45]*		*[55-60]*

	GNV	**Moby-Tirrenia**	**Grimaldi**	**GNV**	**Moby-Tirrenia**	**Grimaldi**
Genova – Olbia	*[20-25]*	*[75-80]*	*[inferiore all'1%]*	*[20-25]*	*[75-80]*	-
Genova – Porto Torres	*[10-15]*	*[70-75]*	*[15-20]*	*[5-10]*	*[90-95]*	*[1-5]*
Savona – Porto Torres	*0,0*	*0,0*	*100*	-	-	-
Genova/Savona – Porto Torres/Olbia	*[10-15]*	*[65-70]*	*[15-20]*	*[10-15]*	*[85-90]*	*[1-5]*

	GNV	**Cotunav**	**Grimaldi**	**GNV**	**Cotunav**	**Grimaldi**
Genova - Tunisi	*[15-20]*	*[70-75]*	*[5-10]*	*[20-25]*	*[70-75]*	*[1-5]*

VIII.1.2. Gli incentivi ad aumentare il prezzo dei servizi di terminal per merci rotabili

180. In virtù dell'integrazione verticale di Marinvest nei mercati del trasporto merci su rotabili, l'Operazione 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, il principale concorrente di GNV nei mercati del trasporto marittimo di merci su rotabili.

181. 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.

182. 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 nell'Appendice tecnica al presente provvedimento.

183. La **Tabella n. 12** 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 2022 e il 2025. Tali rotte rappresentano circa il *[30-50]%* dei volumi di tutte le rotte operate da Grimaldi con partenza/destinazione Genova nel 2022 e quasi il *[30-50]%* del 2025.

184. 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.

Tabella n. 12: **indici vGUPPI rilevanti per l'Operazione**

	vGUPPI	Genova - Malta	Genova - Palermo	Genova - Tunisi - Malta	Genova/Savona -Olbia/Porto Torres*
2022	Incidenza rotta (%)	*[10-15]*	*[25-30]*	*[1-5]*	*[5-10]*
	vGUPPIu (%)	2380	971	482	262
	vGUPPIu medio (%)	608			
	vGUPPIr (%)	84.2	60.0	18.3	20.0
	vGUPPIu medio (%)	29.4			
2025	Incidenza rotta (%)	*[10-15]*	*[25-30]*	*[1-5]*	-
	vGUPPIu (%)	2152	765	488	-
	vGUPPIu medio (%)	529			
	vGUPPIr (%)	74.5	52.8	18.7	-
	vGUPPIu medio (%)	26.0			

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

VIII.2. La posizione delle Parti

185. IM&C afferma che l'Operazione non determina effetti di tipo orizzontale, concordando in questo con la valutazione effettuata nella CRI. In aggiunta, la Parte ha sottolineato la presenza di un altro operatore presso il porto di Genova, rappresentato dal gruppo Spinelli, che, nel prossimo futuro, tenderà ad accrescere la pressione concorrenziale esercitata nei confronti dei *terminal* della Parte, in virtù della nuova concessione a esso rilasciata recentemente dall'AdSP-MLO. Inoltre, IM&C ritiene che l'Operazione non sia idonea a modificare i livelli qualitativi dei servizi terminalistici offerti, in quanto tale mercato è strettamente regolamentato e le disposizioni concessorie, il cui rispetto è soggetto alla vigilanza dell'AdSP-MLO, impongono *standard* minimi inderogabili in termini di continuità, efficienza e qualità delle prestazioni[127].

186. In merito agli effetti verticali dell'Operazione, la Parte ha sostenuto che l'integrazione verticale di Marinvest 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 a 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 accosti[128]. 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 Marinvest 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.

187. La Parte ritiene inoltre che l'analisi degli incentivi di Marinvest alla *foreclosure* basata sui c.d. vGUPPI non solo sia meramente ipotetica, ma anche basata su assunzioni erronee, quali l'impiego di margini lordi, laddove, invece, 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 Marinvest.

188. 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.

189. Grimaldi, al contrario, ha sottolineato, con riferimento agli effetti orizzontali, che l'Autorità nella CRI minimizza le conseguenze della scomparsa di un operatore indipendente dal mercato, nella convinzione che già antecedentemente all'Operazione fosse assente un vincolo competitivo significativo a TSG. Quest'ultima circostanza, ad avviso di Grimaldi, anziché portare a concludere nel senso di una neutralità dell'Operazione con riferimento agli effetti

127 *[Cfr. doc. 92_B.]*

128 *[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).]*

orizzontali, dovrebbe al contrario suggerire una problematicità ancora maggiore della concentrazione in esame, "*perché concentra l'unica capacità effettivamente contendibile e utilizzabile da un soggetto terzo (Grimaldi) in un assetto riconducibile al principale concorrente a valle*". Con riferimento agli effetti verticali, Grimaldi ritiene gli stessi particolarmente evidenti, come confermato dall'Autorità nella CRI[129].

VIII.3. Valutazioni e conclusioni

190. Il Consiglio di Stato nella propria decisione ha ritenuto che il Patto parasociale tra Gruppo Messina e Marinvest non fosse idoneo - anche nella versione modificata, a seguito dei rimedi - a escludere Marinvest dal controllo del *Terminal Business* di IM&C, all'interno del quale ricade il Terminal IMT. Nonostante le modifiche, permangono, infatti, ampi spazi di ingerenza di Marinvest sulla gestione terminalistica, riconducibili alla previa consultazione di tale società in merito alla nomina degli amministratori del *Terminal Business* e al fatto che essa concorra alla definizione delle strategie commerciali del *Terminal Business* stesso.
191. L'Operazione comporta, pertanto, l'acquisizione del controllo congiunto di Gruppo Messina e Marinvest, attraverso IM&C, delle attività terminalistiche precedentemente svolte da TSG sui compendi di Ponte Libia e Ponte Somalia.
192. Tale Operazione produce sia effetti orizzontali sia effetti verticali, come sarà di seguito indicato.

VIII.3.1. Effetti orizzontali

193. La valutazione degli effetti orizzontali sarà effettuata sia nell'ambito (più ampio) dei *terminal* astrattamente sostituibili con TSG (ossia: Genoa Port Terminal, Stazioni Marittime, IMT, Savona Terminal Auto, Forship e Grendi) sia, in coerenza con le indicazioni del Consiglio di Stato, limitandosi a considerare unicamente il sottoinsieme di *terminal* concorrenti dotati di capacità inutilizzata (ossia: Genoa Port Terminal, IMT, Forship e Grendi). Ciascuna di tali valutazioni, a sua volta, sarà condotta sia utilizzando le quote di mercato relative al traffico totale, sia utilizzando le quote relative al solo traffico di tipo *non-captive*.

VIII.3.1.a. Mercato a prescindere dai vincoli di capacità

194. Nella configurazione più ampia di mercato e considerando il traffico complessivo (*captive* e *non-captive*) nel 2022, prima della concentrazione, GM e Marinvest detenevano circa il 30% dei traffici di rotabili e della relativa capacità, ripartito nel modo seguente tra i *terminal* IMT e Stazioni Marittime:

- *[1-5]%* circa, costituito dai traffici del *terminal* IMT[130];
- il *[25-30]%* costituito dalle merci movimentate dal *terminal* Stazioni Marittime, riconducibile a Marinvest.

195. A seguito della concentrazione, GM e Marinvest acquisiranno il controllo di TSG, che detiene un'ulteriore quota del *[25-30]%* circa del mercato.
La quota congiunta *post merger* sarà quindi *[55-60]%* circa del mercato.
196. La quota congiunta aumenta di *[1-5]* punti percentuali sui dati 2025, raggiungendo il *[60-65]* del mercato. Tale quota è frutto di una diminuzione di *[100.000-300.000]* metri lineari di traffico per TSG e Stazioni Marittime e di un pari aumento di traffico *captive* presso il *terminal* IMT, realizzato a favore di GNV.
197. Considerando le sole movimentazioni *non captive*, che meglio esprimono le concrete possibilità di scelta per una compagnia di navigazione attiva sui mercati a valle del trasporto merci (come rappresentato dall'AdSP-MLO e, indirettamente, dalla società Grimaldi, la quale a sua volta utilizza in modalità esclusivamente *captive* Savona Terminal Auto, ossia il *terminal* nel Mar Ligure di cui è concessionario[131]), la quota *post merger* sarà invece nell'ordine del *[75-80%]* circa nel 2022, determinata dalla somma la tra le sole attività (*non captive*) di Stazioni Marittime ([*inferiore all'1]%* del mercato), derivanti dalla prestazione di servizi terminalistici nei confronti di Cotunav, e quelle di TSG ([*75-80]%* circa del mercato). In questa configurazione, il *terminal* IMT non concorre alla determinazione della quota congiunta in quanto esso opera soltanto in modalità *captive* (a favore delle Linee Messina), così come la grande maggioranza delle attività svolte da Stazioni Marittime (che sono di tipo *captive*).
198. La quota congiunta aumenta di circa *[1-5]* punti percentuali nel 2025. Tale aumento deriva principalmente dalla circostanza che le movimentazioni di Stazioni Marittime nei confronti di Moby/Tirrenia non hanno più natura pienamente *captive* avendo, come spiegato, MSC ceduto la partecipazione del 49% in Moby/Tirrenia (sebbene la stessa Moby continui a essere azionista di Stazioni Marittime).
199. Nonostante le non trascurabili quote congiunte, l'Operazione non darà tuttavia luogo a effetti unilaterali significativi. Infatti, in primo luogo occorre rilevare che Stazioni Marittime, non avendo capacità disponibile, non rappresenta un effettivo vincolo competitivo per TSG *pre merger*[132]. Se, ad esempio, nello scenario *pre merger*, TSG

---

129 *[Cfr. doc. 91_B.]*

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

131 *[Cfr. supra par. 0.]*

132 *[Sebbene nella valutazione degli effetti unilaterali delle concentrazioni, le quote di mercato in genere forniscano un'indicazione del grado di concorrenza esistente tra le Parti pre merger, che verrebbe eliminata per effetto della concentrazione, l'analisi deve essere corroborata e integrata prendendo in considerazioni anche altri elementi, volti a verificare se, per effetto della concentrazione, si assista all'eliminazione di un importante vincolo concorrenziale e a un conseguente aumento del potere di mercato dell'entità post merger. Ciò*

avesse aumentato il proprio prezzo, tale ipotetico aumento non avrebbe potuto essere contrastato dalla perdita di volumi a favore di Stazioni Marittime, trattandosi di un *terminal* che non ha capacità disponibile. Specularmente anche TSG non rappresenta un vincolo competitivo stringente per Stazioni Marittime in quanto quest'ultima opera quasi esclusivamente in modalità *captive*, ovvero a favore di compagnie di navigazione controllate da MSC. Peraltro, considerando le sole attività *non captive*, Marittime Stazioni Marittime detiene una quota trascurabile del mercato.

200. In secondo luogo, la sovrapposizione tra TSG e IMT, che dà luogo a una quota congiunta pari al *[30-35]%* del mercato, non desta preoccupazione, atteso il peso trascurabile che quest'ultima detiene nel mercato ([*1-5]%* nel 2022, *[1-5]%* nel 2025), peraltro relativa alla sola fornitura di servizi *captive*.

201. Per le ragioni sopra esposte, l'Operazione non determina effetti unilaterali significativi.

202. Del resto l'assenza di effetti orizzontali derivanti dall'Operazione appare confermata dallo stesso Grimaldi laddove afferma che il dato strutturale fondamentale è che "*TSG rimane il terminal pressoché insostituibile per Grimaldi e per qualsiasi operatore terzo e che l'accesso ad altri terminal resta limitato da vincoli di capacità e caratteristiche tecniche* [enfasi aggiunta]"[133].

VIII.3.1.b. Mercato considerando i vincoli di capacità

203. Laddove invece si consideri il mercato circoscritto ai soli *terminal* con capacità inutilizzata (escludendo quindi Stazioni Marittime e Savona Terminal Auto) e si valutino le movimentazioni complessive (*captive* e *non captive*) dei *terminal* ricompresi nel mercato, IM&C otterrà per effetto dell'Operazione, una quota congiunta pari a circa il *[60-65]%* del mercato nel 2022, derivante dalla somma della quota di TSG (circa il *[60-65]%* del mercato) e quella di IMT ([*1-5]%),* e del *[60-65]%* nel 2025, ottenuta dalla somma del *[55-60]%* di TSG e del *[5-10]%* di IMT[134].

204. Anche in questa ipotesi l'Operazione non darà luogo a effetti unilaterali di rilievo in quanto le uniche sovrapposizioni che si ottengono sarebbero quella tra le attività di TSG e quelle del *terminal* IMT, che peraltro opera quasi esclusivamente in modalità *captive* (e dunque non in diretta concorrenza con i servizi offerti da TSG). Qualora fossero considerate le sole movimentazioni *non captive*, l'Operazione non darebbe luogo ad alcuna sovrapposizione orizzontale in quanto IMT ha prestato i propri servizi totalmente in modalità *captive* nel 2022 e per circa il *[90-100]%* nel 2025.

205. Per tali ragioni, nonostante le elevate quote congiunte, l'Operazione non determina effetti unilaterali significativi anche considerando un ipotetico mercato comprensivo dei soli *terminal* con capacità disponibile[135].

206. In conclusione, l'Operazione non determina effetti unilaterali significativi in nessuna delle configurazioni di mercato sopra analizzate.

VIII.3.1.c. Altre considerazioni

207. In ragione dell'elevato grado di asimmetria tra l'entità *post merger* e i rimanenti operatori nel mercato, l'Operazione non determina neppure rischi concorrenziali derivanti da effetti coordinati.

208. Analoghe considerazioni si possono fare qualora il peggioramento delle condizioni economiche complessive sia rappresentato non da un aumento di prezzo ma da una variazione, sfavorevole per la clientela e vantaggiosa per il terminalista, di altre caratteristiche del servizio.

209. Infine, quanto alla preoccupazione secondo cui il numero dei terminalisti presenti nel porto di Genova si ridurrebbe da tre (Stazioni Marittime, TSG, Ignazio Messina) a due (Stazioni Marittime e Ignazio Messina) si osserva quanto segue. Sul punto, va considerato, in primo luogo, che nel medesimo porto di Genova opera anche il Gruppo Spinelli che gestisce il Genoa Port Terminal e che rappresenta un operatore indipendente in grado di fornire servizi a terzi indipendentemente dalla concentrazione[136]. Inoltre, per quanto riguarda le Parti, si osserva che già

---

in quanto, se ci si limitasse all'analisi delle sole quote di mercato, si fornirebbe una rappresentazione parziale del grado di concorrenzialità del mercato pre-merger, che potrebbe condurre non cogliere adeguatamente l'impatto della concentrazione in termini di significativa riduzione della concorrenza effettiva.]

133 *[Cfr. doc. n. 91_B, pag. 16.]*

134 *[L'aumento delle quote di mercato di TSG e IMT in questa configurazione del mercato, e di conseguenza della quota congiunta, è semplicemente dovuto all'esclusione dal mercato rilevante di Stazioni Marittime e Savona Terminal Auto in quanto non dispongono di capacità inutilizzata.]*

135 *[Si può notare, in conclusione, come l'Operazione non dia luogo ad alcun effetto unilaterale di rilievo, indipendentemente dalla circostanza che i vincoli di capacità dei terminal vengano presi in considerazione nell'ambito dell'analisi degli effetti oppure a livello della definizione del mercato rilevante, come suggerito dalla citata sentenza del Consiglio di stato. Nel primo caso, con Stazioni Marittime all'interno del mercato, detto terminal non è comunque in grado di esercitare un vincolo concorrenziale stringente nei confronti di TSG in ragione dei suoi vincoli di capacità. Infatti, come è stato già spiegato, 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; situazione quest'ultima non rinvenibile nel caso di specie. Nel secondo caso, il terminal Stazioni Marittime è stato escluso dal mercato rilevante per effetto dei (noti) vincoli di capacità che insistono sul terminal e quindi non dà luogo a sovrapposizioni con il terminal IMT.]*

136 *[Sul punto si segnala la sentenza del Consiglio di Stato del 15 ottobre 2024, n. 8263, che ha censurato lo svolgimento, in via prevalente, da parte del terminal GPT Spinelli di traffici full container in un'area dedicata al traffico misto, annullando la relativa concessione. Per effetto di questa pronuncia, il terminal GPT Spinelli, alla luce della nuova concessione così come rilasciata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale a ottobre 2025, dovrà destinare una quota maggiore della propria capacità al traffico Ro-*

antecedentemente all'Operazione, Ignazio Messina, in ragione della limitata dotazione infrastrutturale e della scarsa capacità di cui è provvisto, che non supera il *[1-5]%* del mercato "ampio" e il *[1-5]%* di quello comprensivo dei soli *terminal* con capacità disponibile, difficilmente rappresentava un operatore in grado di esercitare una particolare disciplina concorrenziale nei confronti di TSG. Analoghe considerazioni si possono fare anche con riferimento a Stazioni Marittime, in ragione della congestione che caratterizza tale *terminal*. Infine, si rileva che entrambi gli operatori (Stazioni Marittime e Ignazio Messina) operano in sostanza in modalità *captive* e non rappresentano quindi reali alternative per compagnie di navigazione terze già nello scenario *pre-merger*.

210. Sull'assenza di effetti orizzontali significativi derivanti dall'Operazione, Grimaldi ha osservato che "[l]*a CRI continua a minimizzare questo profilo strutturale, valorizzando la pretesa assenza di un vincolo concorrenziale significativo già nello scenario pre-merger. Tale argomento è rovesciato rispetto alla logica concorrenziale. Invero, se Stazioni Marittime è satura, se IMT opera quasi esclusivamente in modalità captive, se gli altri terminal non costituiscono reali alternative per operatori terzi, allora l'operazione non è innocua, ma ancora più problematica, perché concentra l'unica capacità effettivamente contendibile e utilizzabile da un soggetto terzo (Grimaldi) in un assetto riconducibile al principale gruppo concorrente a valle. L'assenza di pressione competitiva effettiva non riduce la portata dell'operazione, ma ne accentua l'effetto escludente, perché fa venir meno l'unico residuo spazio di autonomia terminalistica per i traffici non captive*"[137]. Tali obiezioni non appaiono cogliere nel segno in quanto in realtà gli elementi addotti da Grimaldi riguardano, come suggeriscono le stesse parole utilizzate dalla società (ad esempio, il riferimento al "*gruppo concorrente a valle*"), problematiche di natura squisitamente verticale di cui la CRI dà pienamente conto nella successiva sezione VIII.3.2.a. Pertanto, i rilievi mossi da Grimaldi in merito alla sussistenza di effetti orizzontali derivano dalla erronea lettura dei profili verticali dell'Operazione, chiaramente individuati nella CRI e pienamente condivisi da Grimaldi, come orizzontali.

211. In conclusione, nonostante l'Operazione sia apparentemente associabile a variazioni di quote di mercato significative, a esito di una più attenta analisi si può concludere che essa, per le ragioni sopra esposte, non appare suscettibile di produrre effetti orizzontali, unilaterali e coordinati, nel mercato dei servizi di *terminal* per merci rotabili idonei a ostacolare in maniera significativa la concorrenza effettiva nel mercato.

212. Quanto invece alla natura "indipendente" di TSG, intesa nel senso di *terminal* gestito da un'impresa non integrata verticalmente, si tratta di una circostanza che appare più pertinente valutare nella sezione dedicata all'analisi degli effetti verticali dell'Operazione.

VIII.3.2. Effetti verticali

213. 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.

214. La posizione delle Parti sui mercati interessati dai potenziali effetti verticali della concentrazione è la seguente[138]:

a. Genova-Palermo, dove GNV detiene una quota di mercato superiore al *[60-70]%*[139];
b. Genova-Malta, dove GNV detiene una quota superiore al *[40-50]* %;
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 Marinvest) all'epoca della notifica dell'Operazione, deteneva il 49% del capitale sociale. Come indicato, il Gruppo MSC è uscito dal capitale sociale di Moby a fine novembre 2025;
d. Genova-Tunisi, dove GNV detiene una quota di circa il *[20-30]* %, nel 2022, in aumento di circa *[1-5]* punti percentuali nel 2025.

215. Questi fasci di rotte rappresentano quasi la totalità dei volumi movimentati da GNV da Genova e il *[30-50]* % dei volumi movimentati da Grimaldi su TSG e il *[40-60]%* circa del fatturato della società per i trasporti da Genova.
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 Marinvest che opera da Stazioni Marittime.

216. 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 allo *[0-5]* euro sia nel 2022 che nel

---

Ro. Ciò comporterà, già nel breve periodo, un incremento della capacità disponibile per tale traffico nel porto di Genova, con conseguente rafforzamento della pressione concorrenziale esercitata da questo operatore sul mercato.]

137 *[Cfr. doc. n. 91_B.]*

138 *[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.]*

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

2025[140]. 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 Marinvest, 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 nell'ordine del 5-10%. Il principale operatore è Moby/Tirrenia, partecipata al 49% da Marinvest fino a fine novembre 2025, il che comporta che Marinvest ha diritto a circa la metà dei profitti realizzati da Moby/Tirrenia su tale fascio di rotte.

217. Come indicato nelle linee guida sulle concentrazioni non orizzontali della Commissione europea, 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.

VIII.3.2.a. Capacità di precludere

218. Per effetto della presente concentrazione, i compendi in concessione a TSG su Ponte Libia e Ponte Somalia verranno sottoposti al controllo congiunto da parte di Marinvest.

219. 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 Ligure[141] e di Marina di Carrara[142].

220. Marinvest 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.

VIII.3.2.b. Incentivo a precludere

221. Per quanto riguarda l'incentivo *a precludere* da parte di Marinvest, esso potrebbe sussistere nella forma di preclusione *parziale*[143], cioè nella forma di un aumento dei costi del rivale Grimaldi o della limitazione degli spazi a sua disposizione.

222. 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.

223. L'esistenza di un incentivo a precludere da parte di Marinvest 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 Marinvest, 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.

224. 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.

225. 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 600% nel 2022 e al 500% nel 2025.

---

140 *[Cfr. doc 17.]*

141 *[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).]*

142 *[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.]*

143 *[Una 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.]*

226. L'indice vGUPPIu continua ad assumere valori estremamente elevati e ben superiori alle soglie di attenzione richiamate anche considerando i (maggiori) costi derivanti dall'espansione della flotta che IM&C ipotizza come necessaria per catturare la domanda persa da Grimaldi.
227. Inoltre, si rinviene l'esistenza di meccanismi facilmente implementabili in grado di allineare gli incentivi di GM e di Marinvest.
228. 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.
229. 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.

VIII.3.2.c. Effetti sulla concorrenza a valle

230. 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 *[10-15]%* sui ricavi medi di Grimaldi – essa possa determinare incentivi significativi all'aumento dei prezzi a valle.
231. 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 volumi nel 2022 e quasi il *[30-50]%* nel 2025). 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 sia nel 2022 che nel 2025).
232. 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 29% circa nel 2022 e del 26% nel 2025, con punte superiori al 50% e oltre sulla Genova-Palermo e di oltre il 70% 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%.
233. Come avviene per l'indice vGUPPIu, anche l'indice vGUPPIr rimane su valori ampiamente superiori alle soglie di attenzione anche considerando i (maggiori) costi derivanti dall'espansione della flotta che IM&C ipotizza come necessaria per catturare la domanda persa da Grimaldi.
234. In definitiva, l'adozione di una strategia di preclusione parziale da parte Marinvest appare avere effetti pregiudizievoli per la concorrenza nel mercato a valle del trasporto marittimo di merci su rotabili.

IX. I RIMEDI PROPOSTI

235. Il 13 aprile 2026 le Parti hanno proposto le seguenti modifiche del Patto Parasociale vigente tra GM e Marinvest riguardanti la *governance* di TSG, società controllata da IM&C che gestisce la movimentazione merci su rotabili sui due compendi di Ponte Libia e Ponte Somalia.
236. In particolare, "IM si è resa disponibile a intervenire sui punti espressamente indicati nella sentenza, modificando il patto parasociale esistente tra GM e Marinvest ed effettuando i conseguenti adeguamenti dello statuto di IM.

92. In particolare, per rispondere al profilo sollevato al §17.6 della sentenza, la proposta di IM prevede che:

a) venga eliminato ogni obbligo di preventiva consultazione di Marinvest da parte di GM per la nomina del Presidente e/o dei CEOs di IM, escludendo così qualsivoglia possibile influenza di Marinvest nei confronti di IM nominati da GM;

b) il potere di nominare tutti i membri del CdA di TSG non sia attribuito al CdA di IM, ma direttamente al Presidente e/o ai CEOs di IM, che verranno nominati in via esclusiva da GM senza preventiva consultazione con Marinvest (vd. lett. a) supra).

[…]

94. Verrà inoltre previsto che:

c) i membri del CdA e le figure apicali di TSG non possano ricoprire, né aver ricoperto nei tre anni precedenti, incarichi nel gruppo MSC e che a detti soggetti siano attribuiti in via esclusiva tutti i poteri di gestione di TSG, inclusa l'approvazione di budget, business plan, investimenti, etc.

[…]

96. Si prevede, inoltre che:

d) il budget e il business plan di TSG siano approvati autonomamente dal proprio consiglio di amministrazione, senza approvazione da parte di IM.

[…]

98. A ciò si aggiunga la proposta che prevede di:

e) trasformare TSG da S.r.l. in S.p.A., cosicché, per effetto della mutata forma societaria, IM non avrà diritti informativi specifici sulla gestione di TSG, ma unicamente il diritto di consultare il libro soci e il libro delle adunanze dell'assemblea.

[…]

100. Infine, si prevede che:

f) eventuali garanzie necessarie per lo svolgimento dell'attività di TSG siano prestate unicamente da GM".

X. LA VALUTAZIONE DEI RIMEDI PROPOSTI

237. Le misure proposte dalle Parti appaiono in grado di elidere qualsiasi forma di influenza di Marinvest nella gestione di TSG derivante dal *Terminal Business*, sia nella sua versione originaria sia in quella oggetto dei rimedi a suo tempo imposti, e, dunque, idonee a sterilizzare gli effetti verticali dell'Operazione.
238. Al riguardo, rileva, innanzitutto, il fatto che l'attività terminalistica riferibile a TSG non sarà mantenuta all'interno del *Terminal Business*, ma conferita in una nuova società. Tale soluzione rafforza, infatti, i presidi volti a sterilizzare il controllo di Marinvest.
239. In secondo luogo, si osserva che, per effetto delle modifiche al Patto vigente proposte dalle Parti – e i conseguenti adeguamenti statutari -, il Presidente del CdA e i CEOs di IM&C saranno nominati esclusivamente da GM senza alcuna preventiva consultazione con Marinvest - nonché in aggiunta a quanto proposto dalle Parti, con altre società del gruppo MSC - scongiurando il rischio che "*gli amministratori così incaricati potrebbero comunque avere un incentivo a evitare politiche contrastanti con gli interessi di Marinvest*"[7144].
240. In terzo luogo, il potere di nominare tutti i membri del CdA di TSG è attribuito esclusivamente al Presidente del CdA e ai CEOs di IM&C senza alcuna preventiva consultazione con Marinvest - nonché in aggiunta a quanto proposto dalle Parti - con altre società del gruppo MSC e con il CdA di IM&C. Tali soggetti non potranno (contemporaneamente) ricoprire incarichi in MSC, né potranno averlo fatto nei tre anni precedenti. Laddove si adottino integralmente previsioni analoghe anche con riferimento alle altre figure apicali di TSG, intese come gli altri soggetti che abbiano poteri di gestione di TSG, non solo si eviterà, per il futuro, la configurazione di legami personali qualificati tra MSC e TSG, ma anche ogni possibile leva di MSC su legami pregressi.
241. In quarto luogo, ai membri del CdA e alle suddette figure apicali di TSG saranno attribuiti in via esclusiva tutti i poteri di gestione di TSG, inclusa l'approvazione di *budget*, *business plan* e investimenti. Inoltre, il *budget* e il *business plan* di TSG saranno approvati autonomamente dal proprio consiglio di amministrazione, senza approvazione da parte di IM&C (e quindi anche da parte di Marinvest/MSC). Tale previsione è volta a evitare che "*Marinvest continu*[i] *a mantenere un potere di voto sui documenti strategici relativi alla gestione del terminal business*", come stigmatizzato dal Consiglio di Stato in merito alla precedente *governance* del *Terminal Business* di TSG.
242. A ciò si aggiunga che la trasformazione di TSG in S.p.A. limita in maniera significativa i diritti informativi a favore di Marinvest, essendo adesso circoscritti unicamente alla consultazione del libro dei soci e il libro delle adunanze dell'assemblea. Per effetto di tale misura, Marinvest (tramite i propri consiglieri in IM&C) non avrà quindi alcuna possibilità di acquisire informazioni attinenti alla gestione operativa delle attività terminalistiche di TSG e/o di effettuare le proprie scelte strategiche sulla base di informazioni ottenute attraverso la propria presenza in IM&C.

---

[1] *[44*
Cfr., in tal senso, Consiglio di Stato, Sezione VI, sentenza n.10384 del 30 dicembre 2025.]

243. Infine, le misure proposte prevedono che eventuali garanzie necessarie per lo svolgimento dell'attività di TSG siano prestate unicamente da GM. In questo modo, nell'eventualità in cui TSG dovesse avere necessità di effettuare investimenti per la gestione del suo *business*, per i quali siano richieste eventuali garanzie, si esclude la possibilità che Marinvest, attraverso la leva finanziaria, possa creare o favorire per il futuro forme di dipendenza economica di TSG nei suoi confronti.

244. Nel complesso, tali misure sembrano dunque idonee a garantire che la gestione operativa e strategica di TSG sia posta sotto il controllo esclusivo di GM, che, pur avendo la capacità di mettere in atto strategie di *input foreclosure*, non ne avrebbe però l'incentivo in quanto operatore che non compete con Grimaldi nei mercati a valle del trasporto rotabili e quindi non avrebbe beneficio alcuno dall'adozione di siffatte strategie.

245. Rispetto alla situazione precedente, nella quale il controllo esclusivo del *Terminal Business* di IM&C (e, dunque, di TSG) veniva attribuito a GM in forza di un voto preponderante in capo a essa (cfr. *supra* V.3.3), la proposta attuale elimina in radice i rischi derivanti da 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 Marinvest del *Terminal Business* quali, ad esempio, situazioni di dipendenza economico-finanziaria di IM&C nei confronti di MSC e/o di *know-how* necessario per assicurare la gestione operativa dell'impresa comune posseduto soltanto da MSC, come prescritto dal §. 82 della *Jurisdictional Notice* della Commissione europea.

246. Pertanto, alla luce delle modifiche alla *governance* di TSG proposte dalle Parti, che non lasciano spazio a preoccupazioni residue in merito a possibili ingerenze di Marinvest nella gestione di TSG, non appare più necessario verificare la sussistenza di tali condizioni.

247. Sul punto Grimaldi ha osservato come la valutazione di idoneità delle misure "*non soltanto non è dimostrata, ma è postulata sulla base di valutazioni chiaramente incoerenti con le indicazioni fornite dal Giudice Amministrativo*" e "*Se, come riconosce la stessa CRI, il margine a valle di GNV è molto più elevato rispetto al margine terminalistico di TSG e se la perdita di volumi Grimaldi può essere compensata dai maggiori profitti conseguiti da GNV, il problema non è chi materialmente approvi una delibera, ma quale incentivo economico orienti le scelte dell'impresa integrata. Un amministratore formalmente "indipendente" da MSC non rende il terminal economicamente neutrale se l'assetto proprietario e industriale continua a rendere profittevole una strategia di aumento dei costi o di compressione degli spazi di Grimaldi*"[145].

248. Tali osservazioni non appaiono condivisibili per le seguenti ragioni. In primo luogo, le misure proposte, che assicurano che la gestione operativa e strategica di TSG sia posta sotto il controllo esclusivo di GM, non solo rispondono pienamente alle censure del giudice ammnistrativo in materia di *governance*, ma prevedono presidi ulteriori volti a escludere qualsiasi ingerenza di Marinvest nella gestione di TSG, quali, ad esempio, il divieto di *interlocking directorates* con il Gruppo MSC, la trasformazione di TSG in S.p.A (che limita i flussi informativi a favore di Marinvest) e la previsione secondo la quale eventuali garanzie necessarie per lo svolgimento dell'attività di TSG siano prestate unicamente da GM.

In secondo luogo, i rilievi di Grimaldi sembrano non cogliere la divergenza di incentivi tra il Gruppo Messina e Marinvest e, in particolare, la circostanza che sarebbe soltanto la seconda a beneficiare dei frutti di una strategia di *input foreclosure* attraverso i maggiori profitti (nel mercato a valle) della propria controllata GNV. In altre parole, intraprendere una strategia di *input foreclosure* sarebbe razionalmente economico per Marinvest ma non per il Gruppo Messina, che vedrebbe unicamente diminuire i propri traffici per effetto di tale strategia. In ragione di ciò, non appare rinvenibile nessuna "*convergenza di interessi economici* […] *idonea a generare il rischio di strategie discriminatorie o di input foreclosure*" tra il Gruppo Messina e Marinvest.

In quest'ottica, affermazioni quali "*il fatto che budget e business plan vengano formalmente approvati dal CdA di TSG non spiega affatto perché tale organo dovrebbe adottare politiche commerciali potenzialmente in contrasto con l'interesse economico complessivo dell'entità risultante dalla concentrazione* [enfasi aggiunta]" appaiono fuorvianti, atteso che, come indicato, GM e Marinvest hanno incentivi divergenti in relazione alla gestione di TSG e che le modifiche proposte (alla *governance* di TSG) consentono al Gruppo Messina di prendere decisioni pienamente allineate con il proprio interesse economico, consistente nella massimizzazione dei traffici (di chiunque) nel proprio terminal.

A tale riguardo occorre infine considerare che se, come osservato da Grimaldi, TSG è "*pressoché insostituibile*"[146], in modo speculare, Grimaldi, al quale sono riconducibili oltre il 40% dei traffici Ro-Ro in partenza/arrivo dal porto di Genova, rappresenta per TSG l'unico cliente in grado di assicurare, con continuità, volumi di attività (e di fatturato) importanti. Di conseguenza, come sostenuto anche dalla Parte, eventuali condotte escludenti nei confronti di Grimaldi, oltre a non apportare alcun beneficio a IM&C, avrebbero l'effetto di mettere a rischio la continuità stessa dell'attività di tale società nei servizi terminalistici.

249. Infine, le misure proposte da IM&C sono idonee a fugare qualsiasi ulteriore e residuale rischio di *input forecloslure* a danno di Grimaldi, derivante, ad esempio, dallo spostamento su TSG delle navi di GNV che scalano a Stazioni Marittime e non richiedono l'adozione di ulteriori obblighi di non discriminazione e garanzia di accesso ai servizi di TSG. Tali misure erano state, a suo tempo, imposte in quanto, nonostante le modifiche apportate al Patto

145 *[Cfr. doc. n. 91_B.]*

146 *[Cfr. doc. 92_B, pag. 16.]*

parasociale tra Gruppo Messina e Marinvest, permanevano possibili spazi di ingerenza di Marinvest sulla gestione terminalistica, riconducibili alla previa consultazione di tale società in merito alla nomina degli amministratori del *Terminal Business* e al fatto che essa concorreva alla definizione delle strategie commerciali del *Terminal Business* stesso.

250. Tali rischi, oltre che in ragione della modifica della *governance,* non appaiono più attuali anche in considerazione dei seguenti fattori: (i) il *terminal* IMT ha incrementato in maniera significativa la sua capacità disponibile attraverso il tombamento dello specchio d'acqua compreso tra Ponte Ronco e Ponte Canepa, (ii) la maggioranza delle navi di GNV che attualmente scalano a Stazioni Marittime è di tipo Ro-Pax (e non possono essere quindi accolte su *terminal* esclusivamente Ro-Ro, quali sono i *terminal* di IMT e TSG) e (iii) vi è evidenza che la società Grimaldi ha ridotto i traffici su TSG dell'ordine del 10% sul periodo 2022-2025. L'insieme di tali fattori rende, quindi, estremamente poco plausibile il verificarsi dei rischi di *input foreclosure* paventati da Grimaldi in sede giurisdizionale.

251. Grimaldi lamenta, infine, di aver "*ricevuto* […] *comunicazioni da parte di TSG recanti richieste di incremento dei corrispettivi eccezionali, tali da incidere in maniera significativa sull'equilibrio economico del rapporto* […] *Quanto precede dimostra chiaramente che il rischio di incremento dei costi a carico di Grimaldi – che la stessa Autorità individua come forma tipica di input foreclosure – non sia affatto una mera eventualità teorica, ma costituisca già oggi una concreta direttrice di comportamento dell'operatore terminalistico* […]. *In altri termini, i fatti dimostrano che il rischio di preclusione parziale individuato dall'Autorità non solo sussiste, ma si sta già concretizzando nella pratica commerciale*" [147].

252. In merito, ci si limita a osservare che la generica doglianza di Grimaldi in ordine a un asserito incremento dei corrispettivi applicati da IM&C non appare valutabile come integrante una strategia di *input foreclosure*, mancando qualsivoglia evidenza al riguardo, anche in merito all'entità dell'aumento richiesto. Peraltro, si rileva che, nell'ambito del precedente provvedimento C12586, una delle misure prescritte dall'Autorità – la cui efficacia è stata mantenuta dalla citata sentenza del Consiglio di Stato fino all'adozione del provvedimento in esito alla riedizione del potere dell'Autorità – non escludeva un possibile aumento delle tariffe laddove giustificato da un aumento dei costi sostenuti[148].

XI. CONCLUSIONI

253. Tutto ciò considerato, l'Operazione appare suscettibile di essere autorizzata rendendo vincolanti, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/90, le misure correttive proposte da IM&C in data 13 aprile 2026, così come integrate nel presente provvedimento.

RITENUTO pertanto, sulla base degli elementi emersi nell'istruttoria, che l'Operazione 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 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, entro quindici giorni dalla notifica del presente Provvedimento, alle seguenti misure prescritte ai sensi dell'articolo 6, comma 2, della legge n. 287/1990 consistenti:

a) nell'eliminazione di ogni obbligo di preventiva consultazione di Marinvest S.r.l. (o di altre società del gruppo Mediterranean Shipping Company S.A.) da parte di Gruppo Messina S.p.A. per la nomina del Presidente e/o dei CEOs di Ignazio Messina & C. S.p.A.;

b) nell'attribuzione del potere di nominare tutti i membri del CdA e le figure apicali di Terminal San Giorgio S.r.l. esclusivamente al Presidente e/o ai CEOs di Ignazio Messina & C. S.p.A., senza previa consultazione di Marinvest S.r.l. (o di altre società del gruppo Mediterranean Shipping Company S.A.) o del CdA di Ignazio Messina & C. S.p.A.;

---

147 *[Cfr. doc. 92_B, pag. 17.]*

148 *[Cfr. misura c), (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." di cui al provvedimento di chiusura istruttoria n. 31198 del 23/05/2024.]*

c) nel divieto per i membri del CdA e le figure apicali di Terminal San Giorgio S.r.l. di ricoprire, o di aver ricoperto nei tre anni precedenti, incarichi in Marinvest S.r.l. (o di altre società del gruppo Mediterranean Shipping Company S.A.);

d) nell'attribuzione, in via esclusiva, ai membri del CdA e alle figure apicali di Terminal San Giorgio S.r.l. di tutti i poteri di gestione di Terminal San Giorgio S.r.l.;

e) nell'approvazione del budget e il business plan di Terminal San Giorgio S.r.l. autonomamente e in via esclusiva dal proprio consiglio di amministrazione;

f) nella trasformazione di Terminal San Giorgio da società a responsabilità limitata in società per azioni;

g) nella circostanza che eventuali garanzie necessarie per lo svolgimento dell'attività di Terminal San Giorgio S.r.l. siano prestate unicamente da Gruppo Messina S.p.A.; e

h) nella comunicazione all'Autorità, entro quindici giorni dalla notifica del presente Provvedimento, delle modifiche apportate a tutti gli atti che regolano i rapporti tra i soci di Ignazio Messina & C. S.p.A. al fine di attuare le misure prescritte nel presente Provvedimento.

Il presente provvedimento sarà notificato ai soggetti interessati e pubblicato sul 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 ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, 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*

LA PRESIDENTE *f.f.* — *Elisabetta Iossa*

XII. Appendice tecnica relativa all'analisi degli effetti verticali

XII.1. Metodologia generale

254. Obiettivo dell'analisi è quello di valutare l'impatto concorrenziale dell'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, 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.

255. 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.

256. 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* (di seguito, "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 prezzo[149]. I DR che rilevano ai fini di questa 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*.

257. 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

---

149 *[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.]*

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 mercato[150].

258. 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.

259. 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*").[151] 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.

XII.2. Incentivi ad aumentare i prezzi a monte e/o a valle derivanti dall'Operazione

260. Un possibile rischio di deterioramento delle condizioni competitive dei mercati a danno dei consumatori scaturisce dal fatto che IM&C, a 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 Marinvest (che a sua volta controlla GNV).

261. In questo contesto, l'indice vGUPPIu 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).

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

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

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

dove:

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

262. I ricavi persi nella fase a monte che entrano nelle formule (1) e (2) sono 'pesati' al 49% in quanto Marinvest 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 Marinvest, 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 Marinvest a implementare siffatte strategie.

263. 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:

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

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

dove:

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

---

150 *[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:*
DRA>B=QdMB1-QdMA (n. 1)
DRB>A=QdMA1-QdMB (n. 2)
dove la formula n.1 indica lo spostamento su B di una parte dei volumi venduti originariamente da A 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 a esito dell'Operazione di concentrazione.]

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

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:

- $\boldsymbol{QdM_{GNV}}$, $\boldsymbol{QdM_{Grimaldi}}$ e $\boldsymbol{QdM_{Moby/Tirrenia}}$ 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.

264. L'indice vGUPPIu 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 sul i prezzi a valle dei servizi di trasporto.

265. L'indice vGUPPIr 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 vGUPPIr 'converte' l'incentivo ad aumentare i prezzi a monte in un corrispondente incentivo all'aumento dei prezzi a valle. L'indice vGUPPIr può essere espresso come segue:

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

dove:

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

266. L'equazione (5) mostra come l'indice vGUPPIr sia dato dal prodotto del vGUPPIu, 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 vGUPPIu indichi un forte incentivo ad aumentare il prezzo a monte, l'incentivo ad aumentare i prezzi a valle non sia altrettanto forte.

267. 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 2022 e 2025 per i metri lineari trasportati (comprese le auto). I margini unitari medi di GNV 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 2022 e 2025 per i metri lineari trasportati (pag. 39 del formulario di notifica e doc. 37_B).

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.

268. 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.[152] Pertanto, la scelta effettuata è favorevole alla Parte.

269. Le due tabelle che seguono riportano i valori dei margini e dei prezzi utilizzati nelle formule indicate in precedenza.

[152] *[Cfr. https://www.gov.uk/cma-cases/tesco-booker-merger-inquiry.]*

XII.2.1. 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)	*[50-75]*	*[0-25]*	*[50-75]*	*[0-25]*
Margine medio di Moby/Tirrenia (€/ml) (1)	-	-	-	12.4
Margine medio di TSG (€/ml)	*[0-5]*	*[0-5]*	*[0-5]*	*[0-5]*
DR_Grimaldi_GNV	1	1	0.22*	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

XII.2.2. Variabili utilizzate per il 2025

	Genova - Malta	**Genova - Palermo**	**Genova - Tunisi - Malta**
Prezzo medio di GNV (€/ml)	*[75-100]*	*[50-75]*	*[75-100]*
Prezzo medio di Grimaldi (€/ml)	*[75-100]*	*[25-50]*	*[50-75]*
Margine medio di GNV (€/ml)	*[50-75]*	*[0-25]*	*[50-75]*
Margine medio di TSG (€/ml)	*[0-5]*	*[0-5]*	*[0-5]*
DR_Grimaldi_GNV	1	1	0.24*
Prezzo medio *terminal* a Grimaldi (€/ml)	*[1-10]*	*[1-10]*	*[1-10]*
PTR	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.

XII.3. Risultati

270. 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 2022 e il 2025. Tali rotte rappresentano circa il *[30-50]%* dei volumi di tutte le rotte operate da Grimaldi con partenza/destinazione Genova nel 2022 e quasi il *[30-50]%* nel 2025.[153]

Come indicato in precedenza, il vGUPPIu 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 vGUPPIu (medio) assume valori estremamente elevati (608% per il 2022 e 529% per il 2025), ben al di sopra delle soglie di attenzione normalmente considerate.[154] Ciò indica un forte incentivo ad aumentare i prezzi dei servizi terminalistici di TSG per effetto della presente Operazione.

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

[154] *[Nel caso inglese Tesco/Booker sono state considerate soglie di attenzione per il vGUPPI del 5-10%. Cfr. https://www.gov.uk/cma-cases/tesco-booker-merger-inquiry.]*

271. 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 a 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***
2022	Incidenza rotta (%)	*[10-15]*	*[25-30]*	*[1-5]*	*[5-10]*
	vGUPPIu (%)	2380	971	482	262
	vGUPPIu medio (%)	608			
	vGUPPIr (%)	84.2	60.0	18.3	20.0
	vGUPPIu medio (%)	29.4			

2025	Incidenza rotta (%)	*[10-15]*	*[25-30]*	*[1-5]*	-
	vGUPPIu (%)	2152	765	488	-
	vGUPPIu medio (%)	529			
	vGUPPIr (%)	74.5	52.8	18.7	-
	vGUPPIu medio (%)	26.0			

NOTA: I vGUPPI medi sono stati stimati utilizzando come pesi i volumi di ciascuna delle rotte considerate rispetto ai volumi di tutte le rotte operate da Grimaldi con partenza/destinazione Genova.
* i vGUPPI sul fascio di rotte Genova/Savona-Olbia/Porto Torres per il 2022 sono stati stimati utilizzando l'equazione (2bis) in luogo della (2).