C12643 - MEDLOG HOLDING ITALIA-LOGISTICS PROJECT ITALIA/MVN
Provvedimento n. 31273

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 26 giugno 2024;

SENTITO il Relatore Saverio Valentino;

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

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione di Medlog Holding Italia S.r.l. e Logistics Project Italia S.r.l., pervenuta il 27 maggio 2024;

CONSIDERATO quanto segue

I. LE PARTI

1. Medlog Holding Italia S.r.l. (di seguito "MHI") è una società *holding* che controlla un gruppo di società attive nella logistica terrestre, anche intermodale, di merci containerizzate[1] e nella gestione di *inland terminal*[2].
Attraverso Medlog Italia S.r.l., MHI detiene altresì il 25% di G4 società consortile a r.l.[3], costituita per fornire servizi logistici alla società Nuovo Pignone S.r.l. (gruppo Baker Hughes) a seguito dell'aggiudicazione di una gara bandita da Nuovo Pignone S.r.l. stessa.
MHI fa parte della divisione cargo del gruppo MSC, attivo a livello internazionale nel trasporto marittimo di linea di merci, nella fornitura di servizi di terminal merci, nel trasporto terrestre e aereo di merci, nella fornitura di servizi di spedizione merci, nel trasporto marittimo di passeggeri, nei servizi di agenzia marittima e turistica e nei servizi di rimorchio portuale.
Il gruppo MSC ha realizzato nel 2022 in Italia un fatturato largamente superiore alla soglia di 567 milioni di euro.

2. Logistics Project Italia S.r.l. (di seguito "LPI") è una società holding, attiva in diversi mercati attraverso un gruppo di società che fa capo a MVN S.r.l., di cui detiene direttamente il controllo esclusivo.
LPI non ha realizzato alcun fatturato nel 2022.

3. MVN S.r.l. (di seguito "MVN" o "Target"), interamente controllata da LPI, è una società operante nella fornitura di servizi di logistica integrata[4] nonché, tramite alcune controllate, nella costruzione e manutenzione di impianti industriali, nella produzione di carpenteria metallica e nella produzione di imballi e servizi di stivaggio.
MVN partecipa al 25% del capitale[5] della citata G4 Soc. cons. a r.l. [6] e ne detiene, in forza delle previsioni dello Statuto, il controllo[7].
Nel corso del 2023 MVN ha realizzato, interamente in Italia, un fatturato di oltre 50 milioni di euro[8].

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

4. L'Operazione consiste nell'acquisizione del controllo congiunto di MVN da parte di MHI e LPI.

---

1 *[Medlog Italia S.r.l., Medtruck Italia S.r.l. (trasporto merci su strada), Medway Italia S.r.l. (trasporto su rotaia).]*

2 *[Terminal di Cortenuova (BG).]*

3 *[Lo Statuto di G4 (disponibile attraverso la banca dati Telemaco/Infocamere) dettaglia il ruolo di ciascun socio, assegnando "al socio MEDLOG […] le attività di "trasporti ferroviari", "trasporti intermodali", "trasporti marittimi (FCL)", "trasporti stradali su gomma inbound e outbound", "servizi doganali"".]*

4 *[Nella Nota Integrativa al Bilancio di esercizio al 31/12/2023, MVN elenca come servizi logistici principali forniti ai clienti i seguenti: gestione dei flussi di ritiro del materiale; ricezione della merce; controllo qualità; stoccaggio; gestione magazzini; kitting; preservazioni; verniciatura; imballo con relativo stivaggio e spedizione merci, lavorati e prodotti finiti; altri servizi a valore aggiunto integrati nei processi produttivi del cliente.]*

5 *[Il capitale sociale di G4 è suddiviso pariteticamente tra Medlog Italia, MVN, Fagioli S.p.A. e F.lli Foppiani Trasporti S.r.l..]*

6 *[Lo Statuto di G4 (disponibile attraverso la banca dati Telemaco/Infocamere) assegna "al socio MVN […] le attività di: "logistica integrata", "magazzinaggio e handling", "box & packing", "aree di staging e operative", "[Value Added Services]li", "trasporti marittimi (FCL)", "trasporti stradali su gomma inbound e outbound", "servizi doganali"".]*

7 *[Lo Statuto di G4 (reperibile attraverso la banca dati Telemaco/Infocamere) prevede infatti che il Consiglio di Amministrazione, che decide a maggioranza assoluta, sia composto da 6 membri, 3 dei quali nominati da MVN e uno ciascuno dagli altri soci (tra cui Medlog Italia, controllata da MHI). Tra i tre amministratori scelti da MVN vi è il Presidente, che dispone del casting vote in caso di parità e che, tra l'altro, convoca il Consiglio di Amministrazione e vigila sull'andamento della società. Nella Relazione sulla gestione allegata al Bilancio di esercizio al 31/12/2023 (disponibile attraverso la banca dati Telemaco/Infocamere) si afferma esplicitamente che MVN controlla G4 Scarl.]*

8 *[Cfr. Bilancio di esercizio al 31/12/2023 disponibile attraverso la banca dati Telemaco/Infocamere.]*

Tale acquisizione si realizzerà attraverso l'acquisto, da parte di MHI, del 51% delle quote di capitale attualmente detenute da LPI in MVN e nell'attribuzione a LPI, attraverso un Patto Parasociale, di un potere di veto sulle decisioni strategiche e sulla nomina delle figure apicali di MVN[9].

5. Inoltre, LPI e i suoi soci hanno assunto impegni restrittivi accessori e necessari all'operazione. In particolare, LPI e i suoi soci hanno assunto, per un periodo di *[omissis]*[*] a far data dal closing e *[omissis]* gli impegni di: *[omissis]*.

6. Le Parti hanno infine precisato che MVN sarà un'impresa comune a pieno titolo, essendo dotata di tutte le risorse necessarie, tra cui capitale, dipendenti e *asset*, per l'esercizio autonomo e durevole delle proprie attività. In particolare, la Target e la società madre MHI hanno intrattenuto rapporti commerciali estremamente limitati[10] che non varieranno in modo significativo in futuro, atteso che la netta maggioranza delle forniture dei servizi di logistica della Target sarà effettuata a favore di soggetti terzi; analogamente, la netta maggioranza degli approvvigionamenti della Target proverrà da terzi.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

7. L'Operazione notificata, in quanto comporta l'acquisto del controllo congiunto di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90.

8. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n.139/2004, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge, in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 567 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 35 milioni di euro.

9. I patti di *[omissis]* concordati possono essere considerati accessori e necessari alla realizzazione dell'operazione, in quanto volti a preservare il valore della Target e limitati ai servizi e ai territori in cui l'impresa comune opera, con riferimento a LPI. Quanto al vincolo nei confronti dei soci di LPI tali patti possono ritenersi accessori solo con riguardo agli azionisti che detengono un potere di controllo della società e sono, quindi, in grado di influenzare le decisioni strategiche di LPI.

IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

10. Alla luce dell'attività svolta da MVN, la presente operazione interessa dal punto di vista orizzontale il mercato dei servizi di logistica integrata (c.d. *contract logistics*), consistenti nell'organizzazione della movimentazione delle merci dai fornitori fino ai clienti (fabbriche, punti vendita) e dello stoccaggio di materie prime e prodotti finiti, assicurando la massima efficienza del flusso di merci dal luogo di origine a quello di destinazione e della connessa gestione del magazzino[11].

Come rilevato dalla Commissione Europea[12], questi servizi costituiscono un mercato rilevante distinto da quello di altri elementi della *supply chain*, quali il puro trasporto, l'organizzazione della spedizione (c.d. *freight forwarding*) e i servizi di gestione del magazzino, in quanto nella logistica integrata l'enfasi è posta sulla gestione efficiente del flusso e quindi sull'integrazione delle attività di programmazione, sviluppo e controllo del flusso di movimentazione dei beni e di quelle di puro trasporto.

Nei precedenti nazionali e comunitari l'estensione geografica di tale mercato è stata identificata con il territorio nazionale.

11. Il gruppo MSC non opera in questo mercato, in particolare in Italia[13]. MVN detiene invece una quota del *[1-5]%* circa.

Per tale motivo, l'operazione non appare in grado di produrre alcun effetto di carattere orizzontale.

12. Va peraltro osservato che il mercato in questione appare molto frammentato e che, secondo le stime delle Parti, su di esso opererebbero diversi concorrenti (DHL Logistics, Ceva Logistics, BCube S.p.A., Leonardo Logistics, A.L.A. S.p.A.) con quote comprese tra il 2% e il 10%, più elevate di quelle attribuibili a MVN.

13. Sotto il profilo verticale, i servizi di logistica integrata si servono di *input* quali i servizi di spedizione di merci (c.d. *freight forwarding*, consistente nell'organizzazione della spedizione di merci sia sotto il profilo delle necessarie pratiche amministrative che dello spostamento fisico delle merci) e i servizi di trasporto (possibilmente distinti a

---

9 *[In particolare, LPI avrà potere di veto [omissis].]*

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

10 *[MHI ha fornito saltuariamente servizi di trasporto terrestre a MVN, per un controvalore inferiore all'1% dei servizi di trasporto terrestre acquistati da terzi da MVN. Quest'ultima ha fornito servizi di stoccaggio al gruppo Medlog per un valore trascurabile.]*

11 *[Cfr. C12211 - Rhenus SE & CO./Cesped, Provv. n. 27500 del 10 gennaio 2019; M.9824 – XPO Logistics / Kuehne + Nagel Drinkflow Logistics Holdings, decisione del 17/9/2020 e i casi ivi citati.]*

12 *[Cfr. caso M.9824, cit., §19.]*

13 *[Come risulta dalla divisione delle attività dei soci definita dallo Statuto di G4, il contributo del gruppo Medlog a G4 riguarda le sole attività di trasporto modale o intermodale.]*

seconda che si tratti di trasporto aereo, marittimo o terrestre), nella cui fornitura opera il gruppo MSC. Tali servizi individuano mercati di dimensione almeno nazionale.
MVN non appare costituire, per i concorrenti del gruppo MSC operanti in tali mercati, un cliente di dimensioni tali da sollevare preoccupazioni concorrenziali in termini di possibile *customer foreclosure*. Ciò anche laddove si dovesse identificare un mercato distinto per i servizi di logistica integrata offerti nel segmento "*machinery & industrial*" (dove MVN realizza la maggior parte del proprio fatturato e che comprende anche il contratto con Nuovo Pignone), nel quale le Parti ritengono di detenere una quota di mercato inferiore al *[1-5]%.*
In ogni caso, secondo le stime fornite dalle Parti il gruppo MSC deterrebbe a livello nazionale quote largamente inferiori al 30% sia nel mercato dei servizi di spedizione di merci, sia nel mercato dei servizi di trasporto terrestre (e il discorso non cambierebbe se si segmentasse il mercato in termini di tipologia di trasporto utilizzato).
Solo nel trasporto marittimo di container (nel quale i mercati sono definiti sulla base di fasci di rotte oceaniche e di fasci di rotte intramediterranee) il gruppo MSC potrebbe detenere quote superiori al 30% in alcuni fasci di rotte[14]; tuttavia, i servizi di trasporto marittimo di container sono input di una porzione marginale dei servizi offerti da MVN[15].
Per questi motivi, si ritiene che l'operazione non sia suscettibile di sollevare preoccupazioni sotto il profilo verticale.

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

RITENUTO, altresì, che i patti di *[omissis]* descritti in precedenza possono ritenersi accessori alla presente operazione nei soli limiti sopra indicati e che l'Autorità si riserva di valutare, laddove sussistano i presupposti, i suddetti patti che si dovessero realizzare oltre tali limiti;

DELIBERA

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

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli

[14] *[omissis].*
[15] *[Le Parti hanno dichiarato di aver utilizzato servizi di trasporto marittimo [omissis].]*