C12225 - TERMINAL INVESTMENT LIMITED/CSM ITALIA-GATE
Provvedimento n. 27845

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 17 luglio 2019;

SENTITO il Relatore Professor Michele Ainis;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione della società Terminal Investment Limited S. à r.l., pervenuta in data 1° aprile 2019, successivamente integrata in data 4 aprile 2019;

VISTA la propria richiesta di informazioni, trasmessa in data 29 aprile 2019, con la quale sono stati interrotti i termini per la valutazione dell'operazione ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del D.P.R. n. 217/1998;

VISTA la risposta della società Terminal Investment Limited S. à r.l. pervenuta in data 24 giugno 2019 e integrata in data 4 e 9 luglio 2019 e le ulteriori informazioni acquisite nel corso dell'audizione con gli Uffici del 21 giugno 2019;

VISTE le osservazioni pervenute da Confindustria di Reggio Calabria in data 10 aprile 2019 e le informazioni acquisite nel corso dell'audizione con gli Uffici in data 7 maggio 2019;

VISTA la propria richiesta d'informazioni inviata a Contship Italia S.p.A. in data 21 maggio 2019, la cui risposta è pervenuta in data 4 giugno 2019 ed è stata integrata in data 6 e 19 giugno 2019;

VISTA la propria richiesta d'informazioni inviata all'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro e della Calabria in data 21 maggio 2019, la cui risposta è pervenuta in data 12 giugno 2019 ed è stata integrata in data 17 giugno 2019;

VISTA la propria richiesta d'informazioni inviata alla società Grimaldi Euromed S.p.A. in data 19 giugno 2019, la cui risposta è pervenuta in data 4 luglio 2019;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Terminal Investment Limited S. à r.l. (di seguito "TIL", la "Parte" o la "società acquirente") è una società di diritto svizzero attiva nelle operazioni di investimento in *terminal container* per conto della società Terminal Investment Limited Holding S.A. (di seguito "TIL Holding"). Il Gruppo TIL ha investimenti in 40 *terminal container* a livello internazionale, tre dei quali si trovano in Italia e sono: i) il *terminal container* di Gioia Tauro (tramite il 50% delle quote societarie di CSM Italia-Gate S.p.A.); ii) il *terminal container* di Trieste (tramite il 50% della quote di partecipazione della società Trieste Marine Terminal S.p.A.); iii) il *terminal container* di nuova costruzione e non ancora operativo di Genova (tramite il 100% delle quote di partecipazione della società Consorzio Bettolo). Ulteriori partecipazioni di rilievo in altri *terminal container* di porti del mare Mediterraneo sono: il 50% delle quote di partecipazione nel *terminal container* di Marport ad Ambarli (Turchia); il 70% del *terminal* a Asyaport (Turchia); il 100% del MSC Terminal a Valencia (Spagna).
TIL Holding è controllata "*indirettamente e congiuntamente*" da MSC - Mediterranean Shipping Company Holding S.A. (di seguito "MSC Holding") e da alcuni veicoli di investimento finanziario gestiti dal fondo statunitense Global Infrastructure Management LLC (di seguito "Fondi GIP")[1].
MSC Holding è una società anonima di diritto svizzero, facente parte del gruppo di imprese controllato dall'armatore Gianluigi Aponte, che fornisce servizi di trasporto *container* in tutto il mondo e servizi accessori che combinano il trasporto marittimo con quello ferroviario, fluviale e su strada (principalmente tramite la sua società interamente controllata MSC - Mediterranean Shipping Company S.A., di seguito "MSC"), nonché servizi terminalistici (principalmente attraverso il Gruppo TIL). MSC Holding è attiva anche nel settore delle crociere e in altre attività marittime.
I Fondi GIP sono tre fondi di investimento di diritto statunitense che investono a livello mondiale in infrastrutture nei settori dell'energia, dei trasporti e di acqua/rifiuti e non sono attivi nel settore dei servizi terminalistici per *container*.

Nell'anno fiscale 2017, TIL ha realizzato un fatturato mondiale di circa *[1-2]*[*] miliardi di euro; MSC Holding ha realizzato un fatturato a livello nazionale di maggiore di 498 milioni di euro; i Fondi GIP hanno realizzato un fatturato nazionale di circa *[100-498]* milioni di euro[2].

---

[1] *[Dopo il perfezionamento dell'operazione, in data 2 maggio 2019, MSC Holding, Fondi GIP e GIC Private Limited (fondo sovrano istituito dal Governo di Singapore) hanno sottoscritto un accordo con cui GIP ha ceduto parte delle sue azioni in TIL Holding a MSC ed a GIC.]*

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

2. CSM Italia-Gate S.p.A. (di seguito "CSM" o la società "*target*") è una *holding* che detiene il 100% del capitale sociale di Medcenter Container Terminal S.p.A. (di seguito "MCT"), società attiva nella gestione del *terminal container* presso il porto di Gioia Tauro. MCT svolge questa attività in virtù di una concessione cinquantennale rilasciata dall'amministrazione marittima il 29 maggio 1996 per la realizzazione e gestione di un *terminal* portuale specializzato per il trasbordo (c.d. *transhipment*), specificamente destinato al carico, scarico, movimentazione e deposito di *container* e carichi unitarizzati di merce in genere e di carichi speciali.
Il capitale sociale di CSM è equamente detenuto da Itaterminaux S.à r.l. (di seguito "ITT"), società controllata da TIL Holding, e da Contship Italia S.p.A. (di seguito "Contship").
Sulla base dei patti parasociali stipulati dai soci all'atto della creazione della società CSM, Contship ha la responsabilità delle decisioni relative alla gestione di CSM e quindi il controllo esclusivo su di essa e sulle società controllate. In ragione di ciò, gli amministratori nominati da TIL sono tenuti a votare secondo le proposte degli amministratori designati da Contship. A TIL, tramite ITT, è attribuito un diritto di veto esclusivamente in relazione ad alcune materie di straordinaria amministrazione, al fine di tutelarne l'investimento in CSM e MCT[3].

La società terminalistica MCT esercita, insieme a Scafi – Società di Navigazione S.p.A.[4], il controllo congiunto su Con.Tug. S.r.l. (di seguito "Contug"), società attiva nella fornitura di alcuni servizi di rimorchio ancillari alla gestione del *terminal* da parte di MCT.
La società *target* CSM non ha realizzato alcun fatturato nel 2017. La società controllata MCT ha realizzato nel 2017 un fatturato nazionale pari a *[30-100]* milioni di euro, mentre Contug ha realizzato un fatturato nazionale pari a *[1-10]* milioni.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'operazione in esame consiste nell'acquisizione del controllo esclusivo di CSM da parte delle società del Gruppo TIL, tramite l'acquisizione, da parte di TIL, del 50% del capitale sociale detenuto da Contship nella società *target*. Ad esito dell'operazione di concentrazione, perciò, il capitale sociale di CSM sarà detenuto in parti uguali da TIL e ITT (controllata interamente da TIL) e, di conseguenza, TIL Holding acquisirà indirettamente il controllo esclusivo di CSM.

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. 287/90.
5. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90 non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge[5], in quanto il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, dall'insieme delle imprese interessate dall'operazione è stato superiore a 498 milioni di euro e il fatturato realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dalle imprese oggetto di acquisizione è stato superiore a 30 milioni di euro.

IV. VALUTAZIONI

Il settore interessato

6. CSM, tramite le proprie controllate MCT e Contug, fornisce servizi di movimentazione merci a navi portacontainer nel porto di Gioia Tauro. La quasi totalità delle movimentazioni di *container* nel Porto di Gioia Tauro è costituita da volumi prodotti dalla compagnia di trasporto marittimo di *container* MSC[6].
7. Il settore interessato dalla presente operazione è quello dell'offerta di servizi di *terminal container* consistenti in servizi di movimentazione merci e deposito merci, che comportano il carico, lo scarico, lo stoccaggio e la movimentazione di terra per il trasporto interno di merci containerizzate. I servizi di *terminal container* comprendono anche l'ancoraggio e lo sganciamento di *container*, il magazzinaggio, l'imballaggio e il disimballaggio dei *container*[7].

---

[2] *[Al netto del fatturato imputabile a TIL Holding.]*

[3] *[Sulla base delle informazioni fornite dalla parte notificante il potere di veto attribuito a TIL, tramite ITT, sulla società target è circoscritto nell'ambito di quelli normalmente conferiti agli azionisti al fine di tutelare i loro interessi finanziari di investitori nell'impresa comune (cfr. Comunicazione consolidata della Commissione sui criteri di competenza giurisdizionale a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese (2008/C 95/01, (par. 3.2 rubricato "Diritti di veto").]*

[4] *[Società soggetta al controllo [omissis].]*

[5] *[Così come modificato dall'articolo 5-bis, comma 2, lettera c), del D.L. 24 gennaio 2012, n. 1, convertito in legge 24 marzo 2012, n. 27 e dalla Delibera dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato n. 27591 del 20 marzo 2019.]*

[6] *[Pari al [90-100]% nel 2018.]*

[7] *[Decisione della Commissione del 29 aprile 2016, M.7908 – CMA CGM/NOL, par. 17 :"container terminal services consist of cargo handling and cargo storage services, which involve the loading, unloading, storage, and land-side handling ('stevedoring') for inland transportation of containerized cargo. Container terminal services also involve lashing and unlashing of containers (which relates to the process of securing them together onboard vessels), warehousing, and packing and unpacking of containers (also referred to as 'stuffing and stripping')".]*

I mercati rilevanti

8. Nell'ambito di tali servizi, la prassi seguita dalla Commissione nelle decisioni in applicazione del regolamento *merger* ha distinto l'offerta di servizi di *terminal container* a navi portacontainer d'alto mare (*deep-sea container shipping*)[8] dall'offerta dei medesimi servizi sia a navi per il trasporto di *container* a corto raggio (*short-sea container shipping*) che a navi che trasportano merci non "unitarizzate" (ovvero non stivabili in *container*, come materiali e liquidi alla rinfusa, le c.d. *bulk* o *liquid bulk*)[9].

9. Secondo il medesimo approccio, la fornitura di servizi di *terminal container* a navi portacontainer d'alto mare, può essere a sua volta divisa in:

(i) servizi per il traffico *hinterland* (o da/verso l'entroterra): i *container* vengono trasportati direttamente da una nave portacontainer d'alto mare verso l'entroterra tramite chiatte, camion o treni (e viceversa);

(ii) servizi per il traffico di trasbordo (di seguito, anche, *transhipment*): i *container* trasportati dalle grandi navi portacontainer di alto mare vengono scaricati presso il *terminal* per poi essere caricati su imbarcazioni di dimensioni inferiori (*feeder*) e trasportati verso altri porti di destinazione finale.

10. Tale segmentazione deriva dal fatto che la gestione del traffico di *transhipment* non richiede che il porto sia necessariamente dotato di un'infrastruttura stradale/ferroviaria/per chiatte e un collegamento con l'entroterra[10].

11. Il porto di Gioia Tauro, pur essendo dotato di alcune strutture adatte alla movimentazione di traffici *hinterland*[11] è una struttura portuale pressoché completamente dedicata ai servizi di *terminal container transhipment*[12]. Sulla base delle informazioni fornite da TIL, infatti, appare ragionevole ritenere che lo stesso, per conformazione geografica e infrastrutturale, sia scarsamente attrattivo per i potenziali clienti di servizi di *terminal container* di tipo *hinterland* soprattutto se si considera che nell'area del Sud Italia vi sono altre strutture portuali ben collegate ai principali interporti, alla rete ferroviaria e alle principali arterie stradali e autostradali (ad es. Napoli e Salerno). Il traffico *hinterland* nell'area di Gioia Tauro è, dunque, verosimilmente destinato a rimanere residuale.

In ragione di ciò, da un punto di vista merceologico, vanno considerati inclusi nel mercato rilevante i porti provvisti delle strutture terminali in grado di servire le navi portacontainer nelle attività di *transhipment.*

12. Sotto il profilo geografico, secondo la prassi consolidata della Commissione europea e dell'Autorità, il mercato rilevante geografico dei servizi di movimentazione merci tramite *container* è determinato in base alle cosiddette "aree di attrattività" o "*catchment areas*", ciascuna delle quali rappresenta l'ambito che il *terminal container* generalmente serve.

13. La Commissione Europea opera storicamente una distinzione tra i porti del Nord e Centro Europa e quelli del Sud Europa. All'interno di quest'ultima area geografica, la Commissione nei suoi precedenti ha ritenuto che, per quanto concerne i servizi di *terminal container* di *transhipment,* i porti del Mediterraneo costituiscono un mercato separato che, all'occorrenza, può essere diviso in ulteriori mercati geografici di dimensioni inferiori[13].

14. Già in passato, inoltre, l'Autorità ha considerato il porto di Gioia Tauro afferente al mercato geografico dei porti del mar Mediterraneo, in ragione della posizione geografica che lo colloca lungo le direttive dei grandi traffici internazionali transoceanici di *container* (in particolare lungo la direttrice est/ovest attraverso Suez e Gibilterra)[14].

---

[8] *[Decisione della Commissione del 31 luglio 2017, M.8459 – TIL/PSA/PSA DGD, para. 15-16.]*

[9] *[Decisione della Commissione del 3 luglio 2001, COMP/JV.55 – Hutchinson/RCPM/ECM, par. 25; Decisione della Commissione del 18 novembre 2008, M.5093 – DP World/Conti/Rickmers/DP World Breakbulk/JV, par. 13.]*

[10] *[Decisione della Commissione del 5 giugno 2008, M.5066 – Eurogate/APMM, par. 13. Questo concetto appare di assoluta chiarezza ove si consideri che tra i principali porti di transhipment nel mediterraneo vi è quello situato a Malta o altri porti situati lunga la costa nordafricana che sono privi di un retroporto destinato alla logistica.]*

[11] *[In particolare, il terminal container ha un binario interno collegato alla linea ferroviaria. Adiacente al terminal, ancorché fuori dallo stesso, si trova l'interporto ferroviario (allo stato attuale ancora non operativo), che non rientra nell'ambito della concessione in capo a MCT. Infatti, l'interporto ferroviario è gestito da Sogemar S.p.A., società controllata da Contship. Inoltre, il terminal di MCT è collegato all'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria da un tratto (circa 13 chilometri) della superstrada SS682. Vi è inoltre un altro terminal portuale, distinto da quello operato da MCT, gestito dall'operatore Autoterminal Gioia Tauro S.p.A., società partecipata al 50% dalla società Automar S.p.A. (a sua volta partecipata al 40% dalla società Grimaldi Group S.p.A.) e dalla società BLG Automobile Logistics Italia S.r.l. presso il quale attraccano navi merci per carichi "Ro/Ro", cioè dedicate al solo trasporto di carichi rotabili e/o "multipurpose", ossia navi che consentono il trasporto misto di mezzi rotabili ed altra tipologia di carico come container. La tipologia di carichi interessati riguarda principalmente autovetture nuove (sia automobili che van) ed in misura minore altri mezzi gommati (come trailer e rimorchi).]*

[12] *[I servizi terminal container per il traffico hinterland hanno costituito circa il [1-5]% del totale delle movimentazioni del terminal container nell'anno 2018.]*

[13] *[Cfr. Decisione della Commissione Europea del 5 dicembre 2017, M.8594 - COSCO SHIPPING / OOIL, paragrafo 20 "Moreover, while ultimately leaving the market definition open, the Commission also indicated in other previous cases that, for hinterland traffic, substitution between Northern and Central European ports and Southern European ports does not take place to any considerable degree because of their different catchment areas. Furthermore, for transhipment traffic, Mediterranean ports constitute a separate market recognising that this market may be divided into smaller geographic markets".]*

[14] *[Provv. n. 7584 dell'AGCM del 7 novembre 1999, C3666 Eurokai-Mika/Contship Italia, in Boll. 40/1999. In particolare: "il Porto di Gioia Tauro […] si colloca nel Mediterraneo centrale ovvero lungo le direttive dei grandi traffici internazionali. Pertanto, da un punto di vista geografico, il mercato [del transhipment] coincide con i porti del Mediterraneo".]*

15. In considerazione della posizione geografica del Porto di Gioia Tauro e della naturale vocazione di tale infrastruttura alle attività di servizi di *terminal container* per il *transhipment*, i porti che risultano sostituibili sono i porti del Mar Mediterraneo aventi localizzazione, capacità e caratteristiche dei fondali tali da poter offrire questi servizi alle compagnie di trasporto marittimo d'alto mare di *container* e che storicamente hanno movimentato i volumi più significativi di traffico di *transhipment*, ovvero i porti di: Cagliari (Italia); Port Said e Damietta (Egitto); Pireo (Grecia); Beirut (Libano); Ambarli, Asyaport, Mersin e Yarimca (Turchia); Algeciras, Barcellona, Malaga, Valencia (Spagna); Malta Freeport (Malta). Detti porti, insieme al porto di Gioia Tauro, costituiscono, sulla base delle considerazioni relative al mercato del prodotto e alla sua estensione geografica, il mercato rilevante su cui valutare gli effetti orizzontali della presente operazione.

16. La Tabella 1 sintetizza le principali caratteristiche dei porti in termini di gruppi terminalistici e/o armatoriali attivi nella fornitura dei servizi oggetto di analisi, una stima dell'attuale capacità totale di ciascun porto in termini di TEU[15], il totale dei volumi movimentati all'interno di ogni porto, il totale dei volumi dedicati al *transhipment* e la relativa incidenza percentuale.

Tabella 1: caratteristiche dei porti individuati facenti parte del mercato rilevante.

Porto	**Principali Gruppi Terminalistici attivi**	**Stima capacità totale di movimentazione (TEU)**	**Volumi totali movimentati (TEU) -2018**	**Volumi totali *transhipment* movimentati (TEU) - 2018**	**Incidenza percentuale delle movimentazioni *transhipment* - 2018**
Damietta (Egitto)	Damietta Container & Cargo Handling Co.	[1-3] milioni	[1-3] milioni	[inferiore a 1 milione]	[70-80]%
Porto Said+Porto Said Est (Egitto)	APM (Maersk);Cosco	[5-7] milioni	[1-3] milioni	[1-3] milioni	[90-100]%
Pireo (Grecia)	Cosco	[5-7] milioni	[3-5] milioni	[3-5] milioni	[80-90]%
Beirut (Libano)	International Port Management	[1-3] milioni	[1-3] milioni	[inferiore a 1 milione]	[30-40]%
Ambarli (Turchia)	*TIL (MSC)* ;Arkas; Altre Società	[3-5] milioni	[3-5] milioni	[1-3] milioni	[40-50]%
Asyaport (Turchia)	*TIL (MSC)*	[1-3] milioni	[1-3] milioni	[inferiore a 1 milione]	[70-80]%
Mersin (Turchia)	PSA;IFM;Akfen	[1-3] milioni	[1-3] milioni	[inferiore a 1 milione]	[20-30]%
Yarimca (Turchia)	DP World	[1-3] milioni	[inferiore a 1 milione]	[inferiore a 1 milione]	[30-40]%
Cagliari (Italia)	Contship	[1-3] milioni	[inferiore a 1 milione]	[inferiore a 1 milione]	[40-50]%
Gioia Tauro (Italia)*	*TIL (MSC)*	[1-3] milioni	[1-3] milioni	[1-3] milioni	[90-100]%
Malta Freeport (Malta)	CMA CGM	[3-5] milioni	[3-5] milioni	[3-5] milioni	[90-100]%
Algeciras (Spagna)	APM (Maersk); Hyundai	[5-7] milioni	[5-7] milioni	[3-5] milioni	[80-90]%
Barcellona (Spagna)	APM (Maersk); Hutchinson	[3-5] milioni	[3-5] milioni	[1-3] milioni	[40-50]%
Malaga (Spagna)	Noatum (Cosco)	[1-3] milioni	[inferiore a 1 milione]	[inferiore a 1 milione]	[60-70]%
Valencia (Spagna)	APM (Maersk); *TIL (MSC)* ; Noatum (Cosco)	[5-7] milioni	[5-7] milioni	[1-3] milioni	[50-60]%
Tangeri Med (Marocco)	APM (Maersk); Contship	[3-5] milioni	[3-5] milioni	[3-5] milioni	[90-100]%

15 *[TEU (twenty-foot equivalent unit) è l'unita di misura standard di volume nel trasporto dei container ISO ed è pari circa a circa 40 metri cubi totali.]*

Fonte: la Parte. Elaborazioni: AGCM.

Gli effetti dell'operazione

Effetti orizzontali

17. Ad esito dell'acquisizione del controllo esclusivo sulla società MCT, titolare della concessione per l'attività di gestione *container* nel porto di Gioia Tauro, il Gruppo TIL eserciterà il controllo (esclusivo o congiunto) su quattro porti inclusi nel mercato rilevante (Ambarli, Asyaport, Valencia e Gioia Tauro). Nel 2018 il Gruppo TIL ha movimentato una quota pari a circa il *[40-50*]% dei volumi complessivi di traffico *container* nel porto di Ambarli, circa il *[90-100*]% di quelli del porto di Asyaport e circa il *[20-30*]% di quelli del porto di Valencia[16].

18. Sulla base di tali considerazioni, la quota di mercato che il Gruppo TIL verrà a detenere ad esito dell'operazione di concentrazione sarà pari circa al *[15-20*]% del mercato rilevante in termini di TUE.

19. Anche volendo considerare una definizione più ristretta del mercato rilevante, limitata ai porti per i quali l'incidenza del *transhipment* è maggiore al 50% dei volumi totali movimentati dalla infrastruttura portuale, la quota di mercato relativa al Gruppo TIL è stimabile pari a circa il *[15-20*]%.

20. In entrambi i casi, la quota di mercato rilevante detenuta dalla Parte, ad esito dell'operazione di concentrazione, appare non idonea a sollevare preoccupazioni di natura concorrenziale.

Effetti verticali

21. TIL è controllata congiuntamente da MSC, primario operatore nel *container shipping* a livello mondiale, e dai fondi GIP. L'operazione in esame appare, dunque, in grado di determinare effetti di natura verticale dovuti all'integrazione tra società di navigazione e società terminalistica. Tali effetti devono essere valutati in un contesto industriale di riferimento in cui i principali *hub* di *transhipment* all'interno dello stesso mercato rilevante (cfr. tabella 1): (i) tendono a concentrare sempre di più i propri servizi in favore di specifiche compagnie marittime, a causa delle dimensioni di scala dell'attività e complessità dei servizi da prestare[17]; (ii) sono sempre più spesso controllati dalle compagnie marittime che concentrano i traffici presso di loro[18].

22. Al riguardo, si rileva come, a partire dal 2009, MSC è divenuto il principale cliente di MCT, fino a rappresentare nel 2018 la quasi totalità dei volumi movimentati nel *terminal container* di Gioia Tauro ([*90-100*%]). Sulla base di tali considerazioni, perciò, l'integrazione verticale che si realizza tramite l'acquisizione del controllo esclusivo di MCT tra società di navigazione e società terminalistica, di fatto, non appare idonea a modificare in maniera sostanziale i rapporti concorrenziali di natura verticale già in essere.

23. A minimizzare, inoltre, i possibili rischi di natura verticale riconducibili all'integrazione tra il gruppo MSC e la società concessionaria del porto di Gioia Tauro – ed in particolare la possibilità che il nuovo soggetto che controlla il *terminal* possa impedire l'accesso all'infrastruttura di concorrenti nell'attività di navigazione, anche al fine di non perdere propri volumi su altri porti controllati – contribuisce la normativa di settore che obbliga la concessionaria a garantire un accesso equo e non discriminatorio a tutte le compagnie di trasporto marittimo che ne facciano richiesta. In particolare, l'articolo 18, comma 6, della legge n. 84/1994 impone, tra le condizioni per il rilascio della concessione, la presentazione di "*un programma di attività* […] *volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto*" e il possesso di "*adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi. Il mancato raggiungimento degli obiettivi indicati nel programma di attività costituisce giustificato motivo di revoca della concessione*".

24. L'obiettivo convergente dell'incremento dei traffici e della produttività del porto presuppone, dunque, la garanzia dell'accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura da parte di tutti gli armatori interessati, compresi i concorrenti dell'eventuale concessionario integrato verticalmente[19]. L'attività di vigilanza del rispetto di tali condizioni è, *in primis*, di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale competente[20], cui sono affidati i compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli artt. 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994.

---

16 *[Rispettivamente pari a [omissis], [omissis], [omissis] TEU.]*

17 *[Si noti al riguardo che l'armatore CMA CGM S.A. è il principale cliente di Damietta e Malta, la compagnia marittima Maersk Line è il principale cliente di East Port Said, Algeciras e Tangeri e l'armatore Cosco (China Ocean Shipping Company) del Pireo, come sintetizzato nella Tabella 1.]*

18 *[Si osserva che numerosi porti dedicati all'attività di transhipment ed inseriti nel mercato rilevante sono controllati dal medesimo soggetto che detiene la quota maggiore di traffico al loro interno (ad esempio, e non citando i porti in cui è presente TIL sia come cliente sia come soggetto che controlla in terminal, Malta con CMA, Pireo con Cosco, Malaga con Cosco, Port Siad con Maersk e Cosco, Algeciras con Maersk e Cosco, ecc.)]*

19 *[Basti considerare che un eventuale rifiuto a fornire servizi terminalistici a concorrenti del gruppo MSC, in condizioni di inefficienza allocativa o produttiva o eccesso di offerta, sarebbe commercialmente irrazionale oltre che motivo di possibile revoca giustificata della concessione.]*

20 *[Al riguardo si ricorda che l'art. 18, comma 2, della legge n. 84/1994 prevede uno specifico obbligo in capo alle Autorità di sistema portuale di riservare spazi operativi allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie. Quindi, anche qualora l'intera capacità del terminal fosse dedicata alle esigenze dei traffici del gruppo verticalmente integrato, l'Autorità portuale dovrebbe comunque garantire la possibilità per i concorrenti di svolgere operazioni portuali a Gioia Tauro.]*

25. A ciò si aggiunga la recente delibera n. 57/2018 con la quale Autorità di Regolazione dei Trasporti ha ribadito l'obbligo, per i titolari di concessioni relative a *terminal* portuali, di garantire accesso equo e non discriminatorio all'infrastruttura portuale[21].

26. Per le ragioni che precedono e in considerazione della normativa che regolamenta le attività summenzionate, l'integrazione verticale tra l'operatore terminalistico MCT e l'armatore MSC non risulta suscettibile di sollevare preoccupazioni di tipo concorrenziale connesse ad ipotetiche pratiche escludenti finalizzate ad impedire l'accesso al porto di concorrenti di MSC nell'attività di trasporto marittimo.

27. In conclusione, l'operazione di concentrazione non appare alterare in maniera sostanziale il livello della concorrenza nei mercati rilevanti considerati.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non determina, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante sui mercati interessati tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, alle imprese interessate e al Ministro dello Sviluppo Economico.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Filippo Arena

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli

[21] *[Delibera del 30 maggio 2018 adottata a conclusione del procedimento avviato con delibera n. 40/2017 dal titolo "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali" ai sensi dell'articolo 37 del decreto legislativo 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.]*