C12808 - MEDLOG HOLDING ITALIA/MVN
Provvedimento n. 31916

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 31 marzo 2026;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

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

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione pervenuta dalla società Medlog Holding Italia S.r.l. il 16 marzo 2026;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Medlog Holding Italia S.r.l. (di seguito, "Medlog"; C.F.02881670992) è una società *holding* di partecipazioni che controlla un gruppo di imprese attive in Italia principalmente nel trasporto terrestre di merci nonché, per il tramite della partecipazione detenuta nel capitale sociale di MVN S.r.l., nella logistica integrata. Tramite la controllata Medlog Italia S.r.l., Medlog detiene altresì il 25% della società G4 S.c.a.r.l., costituita per fornire servizi logistici alla società Nuovo Pignone S.r.l. (gruppo Baker Hughes) a seguito dell'aggiudicazione di una gara bandita da quest'ultima. Medlog è controllata in ultima istanza da Mediterranean Shipping Company Holding SA (*holding* del gruppo MSC attivo nel trasporto *container*, nella fornitura di servizi di trasporto intermodale, nella gestione di terminal portuali e nei settori delle crociere e del trasporto passeggeri). Il gruppo MSC ha realizzato nel 2024 in Italia un fatturato superiore alla soglia di 595 milioni di euro.

2. MVN S.r.l. (di seguito, "MVN" o "Target"; C.F. 05480500965), è una società operante in Italia principalmente nella fornitura di servizi di logistica integrata nonché, tramite le proprie controllate, nella costruzione di componenti per impianti termici industriali, nella produzione di carpenteria metallica e nelle lavorazioni meccaniche[1]. MVN detiene, inoltre, partecipazioni nelle società G4 S.c.a.r.l.[2], G3 S.c.a.r.l.[3] ed Eram[4]. MVN è attualmente controllata congiuntamente per il 51% da Medlog e per il 49% da Logistics Project Italia S.r.l. (di seguito, "LPI")[5], *holding* attiva in diversi mercati attraverso il gruppo di società che fa capo a MVN. Nell'ultimo esercizio chiuso il 31 dicembre 2025, MVN ha realizzato, interamente in Italia, un fatturato pari a circa *[100-595]** milioni di euro.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'operazione comunicata (di seguito, "Operazione") consiste nel passaggio dal controllo congiunto da parte di Medlog e LPI a quello esclusivo della sola Medlog su MVN. A tal fine Medlog, che già detiene una partecipazione pari al 51% del capitale sociale di MVN, acquisirà da LPI un'ulteriore quota pari al 29%, arrivando così a detenere una partecipazione complessiva pari all'80% del capitale sociale e dei diritti di voto di MVN. LPI rimarrà titolare di una quota di partecipazione pari al 20% e verranno meno i poteri di veto sulle decisioni strategiche e sulla nomina delle figure apicali di MVN a essa in precedenza conferiti. In forza delle pattuizioni contrattuali tra le parti, a LPI saranno riconosciuti diritti limitati tipicamente concessi agli azionisti di minoranza per proteggere i loro interessi finanziari di investitori, senza che questi diritti comportino il controllo congiunto ai fini *antitrust*. I diritti di veto concessi a LPI, difatti, non sono tali da consentire a detto soggetto di bloccare decisioni essenziali per determinare gli indirizzi strategici dell'attività della Target.

4. L'Operazione prevede obblighi di non concorrenza e non sollecitazione della durata di *[omissis]* anni dalla data del *closing*, consistenti nell'obbligo per LPI e i suoi soci a: *[omissis].*

---

1 *[MVN controlla MVN Service & Packaging S.r.l. attiva nel settore della logistica integrata e, in particolare, nei servizi di imballaggio; MVN Metal Working S.r.l. attiva nella produzione di scambiatori di calore; MVN Middle East Company LTD, società attualmente inattiva il cui oggetto sociale è la gestione logistica e la produzione di imballi.]*

2 *[MVN partecipa al 25% del capitale sociale di G4 S.c.a.r.l., che risulta essere suddiviso pariteticamente tra Medlog Italia S.r.l., MVN, Fagioli S.p.A. e F.lli Foppiani Trasporti S.r.l..]*

3 *[Quest'ultima svolge servizi di logistica ed è stata costituita al fine di sviluppare le capacità operative necessarie all'esecuzione di una specifica commessa. MVN detiene il 33,3% di G3 S.c.a.r.l. al pari degli altri soci (Petrol Lavori S.p.A. e Top Sistema S.r.l.).]*

4 *[MVN detiene il 30% del capitale sociale di Eram, società che svolge attività di controllo, verifica, ispezione e collaudo sulle merci.*
** Nella presente versione alcuni dati sono omessi, in quanto si sono ritenuti sussistenti elementi di riservatezza o di segretezza delle informazioni.]*

5 *[Cfr. C12643 - Medlog Holding Italia - Logistic Project Italia/MVN, provvedimento n. 31273 del 26 giugno 2024, in Bollettino n. 28/2024.]*

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

5. L'Operazione, in quanto comporta l'acquisizione del controllo di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento (CE) n. 139/2004, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della stessa legge, in quanto il fatturato totale realizzato nell'ultimo esercizio a livello nazionale dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 595 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 36 milioni di euro[6].

6. I patti di non concorrenza e non sollecitazione sopra descritti possono essere ritenuti direttamente connessi e necessari alla realizzazione dell'Operazione, in quanto funzionali alla salvaguardia del valore dell'impresa acquisita e circoscritti ai servizi e all'area geografica in cui la Target opera, a condizione che siano limitati temporalmente a un periodo di due anni e non impediscano al venditore di acquistare o detenere azioni a soli fini di investimento finanziario[7].

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

IV.1 I mercati rilevanti

Logistica integrata

7. I servizi di logistica integrata (c.d. *contract logistics*) consistono 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[8].

8. Come rilevato dalla Commissione europea[9], 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.

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

Spedizione di merci

10. Sotto il profilo merceologico, l'Operazione riguarda il mercato della spedizione di merci, il quale include sia attività di organizzazione del trasporto di articoli, la cui movimentazione fisica è spesso affidata a soggetti terzi, sia la realizzazione di attività organizzative e accessorie per conto dei clienti, quali, ad esempio, attività di sdoganamento e deposito.

11. Nella prassi decisionale dell'Autorità e della Commissione europea, il mercato dei servizi di spedizione merci si differenzia dal mercato dei servizi di trasporto in quanto la spedizione merci comporta, oltre al trasporto, lo svolgimento di ulteriori procedure amministrative e organizzative funzionali alla movimentazione delle merci. Tale attività si differenzia dal trasporto veloce di piccoli carichi, che fa invece parte del servizio di corriere espresso.

12. Le spedizioni di merci possono essere effettuate per via aerea, marittima, terrestre o mista, possono essere nazionali o internazionali e possono essere costituite da carichi completi o *groupage*.

13. Per prassi consolidata, il mercato delle spedizioni viene segmentato in distinti mercati rilevanti a seconda della modalità di trasporto impiegate (via terra, mare e aereo)[10].

14. Quanto alla dimensione geografica, il mercato della spedizione merci può essere considerato di estensione nazionale, in linea con i precedenti dell'Autorità e della Commissione europea.[11]

---

[6] *[Cfr. provvedimento n. 31873 del 10 marzo 2026, in Bollettino n. 11/2026. Nel presente provvedimento si fa riferimento alle soglie di fatturato in vigore dal 16 marzo 2026 tenuto conto che l'Operazione è stata notificata in pari data.]*

[7] *[Cfr. "Comunicazione della Commissione sulle restrizioni direttamente connesse e necessarie alle concentrazioni", paragrafi 18-26, in G.U.U.E. 2005/C-56/03 del 5 marzo 2005.]*

[8] *[Cfr. C12211 - Rhenus SE & CO./Cesped, provvedimento n. 27500 del 10 gennaio 2019, in Bollettino n. 4/2019 e decisione della Commissione europea M.9824 - XPO Logistics / Kuehne + Nagel Drinkflow Logistics Holdings del 17 settembre 2020 e i casi ivi citati.]*

[9] *[Cfr. decisione della Commissione europea M.9824 - XPO Logistics / Kuehne + Nagel Drinkflow Logistics Holdings, cit., §.19.]*

[10] *[Cfr. C12211 - Rhenus SE & CO/CESPED, cit. e decisioni della Commissione europea, M.5096 - RCA/Mav Cargo, del 25 novembre 2008; M.4786 - Deutsche Bahn/Transfesa, del 18 marzo 2008 ed M.11143 - CMA CGM/Bollore Logistics, del 23 febbraio 2024.]*

[11] *[Cfr. C8802 - Manutencoop Facility Management/Teckal, provvedimento n. 17413 del 4 ottobre 2007, in Bollettino n. 37/07; C12134 - Fenice/Energon Facility Solutions, provvedimento n. 26904 del 13 dicembre 2017, in Bollettino n. 50/17 e decisione della Commissione europea M.11143 - CMA CGM/Bollore Logistics, cit..]*

Servizi di movimentazione di container via terra (inland transportation)

15. Per movimentazione di container via terra si intende la movimentazione fisica delle merci mediante l'utilizzo di mezzi propri (di proprietà o in *leasing*). Le compagnie di navigazione di linea che offrono servizi porta a porta potrebbero anche organizzare il trasporto terrestre per i propri clienti. Nella sua precedente prassi decisionale, la Commissione europea ha lasciato aperta la questione se il trasporto terrestre ferroviario, stradale e fluviale costituiscano mercati del prodotto distinti[12].

16. Per ciò che concerne l'estensione geografica, la prassi decisionale della Commissione europea considera il mercato dei servizi di movimentazione via terra di dimensione quantomeno nazionale[13].

Trasporto marittimo di container di linea

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

18. L'ambito geografico del mercato dei servizi di trasporto marittimo di *container* di linea è definito in base a fasci di rotte, identificati con riferimento ai porti dai quali e verso i quali sono prestati i servizi in questione.[14]

IV.2 Gli effetti dell'Operazione

19. Nel caso di specie non emergono elementi idonei a ritenere che il passaggio da controllo congiunto a controllo esclusivo in capo a Medlog sia tale da modificare gli incentivi della società rispetto a quelli che aveva prima dell'Operazione. Di conseguenza, l'Operazione non appare suscettibile di incidere in alcun modo sull'attuale situazione concorrenziale nei mercati rilevanti individuati.

20. Infatti, sotto il profilo orizzontale, l'Operazione non dà luogo ad alcuna sovrapposizione tra le attività delle Parti. Inoltre, sotto il profilo verticale, l'Operazione non è in grado di dare luogo ad alcuna criticità concorrenziale in ragione della quota di mercato detenuta dalle Parti nei mercati a monte (spedizione di merci (inferiore al 2%), *inland transportation* (inferiore al 12%) e gestione di container in Italia (meno dell'1% del totale)) e nel mercato a valle (logistica integrata (inferiore al 3%)).

21. Alla luce delle considerazioni esposte, l'Operazione non appare idonea a ostacolare la concorrenza nei mercati interessati e a determinare la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante.

RITENUTO, pertanto, che l'Operazione non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/990, in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

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

DELIBERA

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

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

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli

---

12 *[Cfr. decisione della Commissione europea M.8330 - MAERSK LINE /HSDG, del 10 aprile 2017.]*

13 *[Cfr. ibidem.]*

14 *[Cfr., ex multis, C12495 - Hapag Lloyd-Spininvest/Spinelli, provvedimento n. 30436 del 20 dicembre 2022, in Bollettino n. 2/2023 e decisione della Commissione europea M.11143 - CMA CGM/Bollore Logistics, cit..]*