C11877 - RENAULT/AVTOVAZ
Provvedimento n. 24174

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 16 gennaio 2013;

SENTITO il Relatore Professore Carla Bedogni Rabitti;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione della società Renault Sas, pervenuta in data 21 dicembre 2012;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

Renault Sas (di seguito, Rnlt) è una società di diritto francese facente parte dell'omonimo gruppo automobilistico attivo su scala globale nella progettazione, produzione e vendita di autovetture per passeggeri e veicoli commerciali leggeri (a marchio Renault, Dacia, Samsung Motors e Nissan Motors).
Rnlt è interamente partecipata da Renault Sa, società quotata i cui principali azionisti sono lo Stato francese e la società Nissan Finance Co. Ltd (entrambi con il 15% circa del capitale sociale), ai quali si affianca un vasto numero di azionisti, privati e istituzionali, nessuno dei quali in possesso di una frazione di capitale maggiore del 10%.

Il fatturato conseguito dal gruppo Renault nell'esercizio 2011 è stato complessivamente pari a *[40-50]*[1] miliardi di euro, di cui *[20-30]* miliardi di euro e *[1-2]* miliardi di euro per vendite realizzate, rispettivamente, nell'Unione europea e in Italia (la corrispondente terna di valori riferita al gruppo Nissan è invece pari a *[80-90]* miliardi di euro, a *[10-20]* miliardi di euro e a *[1-2]* miliardi di euro).

AvtoVaz (di seguito, Avt) è una società di diritto russo che opera quale produttore automobilistico di vetture a marchio Lada.
Avt risulta allo stato soggetta al controllo congiunto della stessa Rnlt con Russian Technologies, società di proprietà dello Stato russo e attiva soprattutto nel settore della difesa nazionale. Nel dettaglio, i principali azionisti di Avt sono Rnlt (con una quota del 25% del capitale sociale), Russian Technologies (29% circa) e la società Troika Dialog Investments Limited (20% circa), ai quali si affianca un vasto numero di azionisti, privati e istituzionali, nessuno dei quali in possesso di una frazione di capitale superiore al 10%.
Avt ha conseguito, nel corso del 2011, un fatturato totale pari a *[4-5]* miliardi di euro, di cui *[10-47]* milioni di euro e *[inferiore a 1 milione]* di euro per vendite realizzate, rispettivamente, nell'Unione europea e in Italia.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

L'operazione in esame riguarda l'acquisizione, da parte di Rnlt, del controllo esclusivo di Avt in particolare mediante l'aumento della propria partecipazione azionaria nella società e l'eliminazione dei diritti di veto in capo all'altro attuale detentore (Russian Technologies) del controllo congiunto sulla medesima società.
Nel dettaglio, mentre da una parte Rnlt e Russian Technologies costituiranno una *joint venture* nella quale la prima società aumenterà progressivamente la propria partecipazione (fino ad una percentuale del 67% circa) e la seconda rinuncerà ad ogni diritto di veto (sulla *governance* della *joint venture* così come della stessa Avt), dall'altra parte detta *joint venture* riceverà in dote le quote del capitale sociale di Avt attualmente appannaggio delle stesse Rnlt e Russian Technologies a cui si aggiungerà anche la quota del terzo maggiore azionista, Troika Dialog Investments Limited (per un totale quindi pari al 75% circa).
L'operazione in esame risponde all'obiettivo del gruppo acquirente di espandere la propria presenza nel mercato automobilistico russo, ritenuto in fase di crescita.

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo esclusivo di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1 lettera *b*), della legge n. 287/90.
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 in quanto il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 474 milioni di euro.

---

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

IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

Il mercato del prodotto

Da un punto di vista merceologico, il settore interessato dall'operazione in esame è quello in cui opera la società Avt oggetto di acquisizione, ossia la produzione e vendita di veicoli per trasporto passeggeri (cosiddette *passenger car*).
La questione dell'esatta definizione merceologica del mercato, se omnicomprensivo ovvero segmentabile secondo diverse classi di prodotto[2], può essere lasciata aperta nel caso di specie, in aderenza peraltro anche a recenti decisioni della Commissione europea[3]. I confini tra i vari possibili segmenti non sono netti, dipendendo da una combinazione di fattori (oltre a dimensioni o lunghezza, si tratta in particolare di prezzo, efficienza nei consumi, accessori, qualità e sicurezza, stile e *design*) in funzione dei quali la domanda (espressa dal consumatore finale di autovetture passeggeri) opera le proprie scelte. Peraltro, la tendenza ad offrire sempre maggiori accessori (quali *airbag*, Abs, chiusura centralizzata, ecc) anche nelle auto di piccole dimensioni rende ancora più articolata la predetta segmentazione.
Nel caso di specie, le attività delle parti si sovrappongono soltanto in tre segmenti (*small car*, *medium car* e suv).

Il mercato geografico

Anche per quel che riguarda la rilevanza geografica, la questione della esatta definizione della dimensione del mercato, se europea (come indicato dalle parti) ovvero nazionale, può essere lasciata aperta nel caso di specie[4], atteso che la valutazione non muterebbe anche adottando l'ipotesi più restrittiva.

Effetti dell'operazione

L'apporto incrementale del marchio Lada alla presenza del gruppo Renault/Nissan risulta difatti minimale, tanto a livello europeo quanto nazionale.
In particolare in Italia, nel corso del 2011, sono state immatricolate un numero estremamente ridotto di autovetture Lada, mentre la quota del gruppo acquirente (marchi Renault, Nissan e Dacia) è pari a *[5-10%]* circa. Parimenti inferiore all'1%, anche in ciascuno dei segmenti di sovrapposizione, è la quota stimata per i prodotti Lada a livello europeo, a fronte peraltro in entrambi i casi della presenza di diversi e qualificati operatori concorrenti (quali Volkswagen, Bmw, Mercedes, Toyota, Ford, Fiat, ecc).
Alla luce delle considerazioni che precedono, la concentrazione in esame non appare idonea a modificare significativamente le dinamiche concorrenziali nel mercato rilevante.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non comporta, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante nel mercato interessato, 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 e delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
RobertoChieppa

IL PRESIDENTE
Giovanni Pitruzzella

---

2 *[Le classi usualmente considerate sono le seguenti: mini car; auto di piccole dimensioni (small car); auto medie (medium car); auto di grandi dimensioni (larger car); auto di prestigio e rappresentanza (executive car); auto di lusso (luxury car); auto sportive (sport car/coupès/cabriolets); auto multiuso (multi purpose car); suv e fuoristrada (sport utility vehicle/off-road vehicle).]*

3 *[Cfr. ad esempio COMP/M.6403 - Volkswagen/KPI Polska/Skoda Auto Polska/VW Bank Polska/VW Leasing Polka e COMP/M.5219 - VWAG/OFH/VWGI.]*

4 *[Nuovamente in aderenza peraltro con i richiamati precedenti comunitari.]*