

***Caso n. COMP/M.3067 -
INTESA / CAPITALIA /
IMI INVESTIMENTI /
UNICREDITO / FIDIS
RETAIL***

Il testo in lingua italiana è il solo disponibile e facente fede.

**REGOLAMENTO (CEE) n. 4064/89
SULLE CONCENTRAZIONI**

Articolo 6, paragrafo 1, lettera b) NON OPPOSIZIONE
data: 25/04/2003

*Disponibile anche nella base dati CELEX
documento n. 303M3067*



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 25/04/2003
SG(2003) D/229524

Nella versione pubblicata di questa decisione sono state omesse alcune informazioni ai sensi dell'art. 17(2) del Regolamento del Consiglio (CEE) N. 4064/89 riguardante la non divulgazione di segreti professionali ed altre informazioni riservate. Le omissioni sono dunque così evidenziate [...]. Laddove possibile, l'informazione omessa è stata sostituita dall'indicazione di una scala di valori o da una indicazione generale.

REGOLAMENTO CEE N. 4064/89
DECISIONE IN CONFORMITÀ
DELL'ART. 6. PAR. 1, LETTERA b)

VERSIONE PUBBLICA

Alle parti notificanti

Egregi Signori,

Oggetto: **Caso No. COMP/M.3067 – BANCA INTESA – CAPITALIA – IMI INVESTIMENTI – UNICREDITO ITALIANO/ FIDIS RETAIL ITALIA**
Notifica del 11/03/2003 conformemente al Regolamento del Consiglio (CE) No. 4064/89

1. In data 11/03/2003 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio. Con tale operazione le imprese Banca Intesa S.p.A., Capitalia S.p.A., IMI Investimenti S.p.A. e Unicredito Italiano S.p.A. (collettivamente "le Banche") acquisiscono ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b), del Regolamento del Consiglio il controllo congiunto di Fidis Retail Italia S.p.A. mediante acquisto di azioni attraverso una società veicolo di nuova costituzione ("NewCo") che si configura come impresa comune.
2. A seguito dell'esame della notifica, la Commissione ha concluso che l'operazione notificata ricade nell'ambito di applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89 e non suscita seri dubbi per quanto riguarda la sua compatibilità con il mercato comune e con lo Spazio Economico Europeo (SEE).

I. LE PARTI

3. Banca Intesa S.p.A. ("Intesa") è un'impresa italiana a capo del gruppo bancario Intesa attivo nei settori bancario, assicurativo, finanziario, della locazione finanziaria e dell'intermediazione finanziaria. Intesa detiene una partecipazione del 40% in Agos Itafinco S.p.A. ("Agos Itafinco"), in virtù della quale esercita il controllo congiunto (insieme a Crédit Agricole S.A.)

su tale società¹. Agos Itafinco è attiva nel settore del credito al consumo (*inter alia* per l'acquisto di autovetture).

4. Capitalia S.p.A. (Capitalia) è la società capogruppo dell'omonimo gruppo risultante dall'integrazione del gruppo bancario Bancaroma con il gruppo bancario BIPOP-Carire. Ad esso appartengono le società Banca di Roma, Banco di Sicilia, Bipop Carire, MCC, FinecoGroup ed altre importanti società attive nel settore creditizio e finanziario nazionale ed internazionale.
5. IMI Investimenti S.p.A. ("IMI") è una holding di partecipazioni, appartenente al gruppo Sanpaolo IMI ("Sanpaolo IMI"), attivo nei settori bancario, finanziario, assicurativo (polizze vita), della locazione finanziaria e dell'intermediazione mobiliare. Sanpaolo IMI detiene una quota del 96,68 % in Finemiro S.p.A. ("Finemiro"). Sanpaolo IMI detiene una partecipazione pari a circa il 20% del capitale sociale della Cassa di Risparmio di Firenze S.p.A. ("Carifirenze"). L'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha stabilito che, sulla base del patto parasociale tra gli azionisti della Carifirenze, Sanpaolo IMI ed Ente Cassa di Risparmio di Firenze esercitano un controllo congiunto su Carifirenze². A sua volta Carifirenze esercita un controllo congiunto (insieme con Cetelem S.A., controllata dal gruppo BNP Paribas) su Findomestic S.p.A. ("Findomestic"). Finemiro e Findomestic sono società attive nel settore del credito al consumo (*inter alia* per l'acquisto di autovetture).
6. UniCredito Italiano S.p.A. ("Unicredito") è la banca capogruppo del Gruppo Bancario UniCredito Italiano attivo nel settore bancario (nazionale e locale), nell'*investment banking* e nell'*asset management*, così come nel settore parabancario (*factoring, leasing, credito al consumo, bankinsurance*).
7. Fidis Retail Italia S.p.A. ("FRI") è una società di diritto italiano, attualmente interamente controllata da Fiat Auto S.p.A. ("Fiat Auto"). Per effetto di un'operazione di riorganizzazione societaria, FRI controllerà, direttamente e/o indirettamente, tutte le società (italiane e straniere) del gruppo Fiat che svolgono attività di credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli a livello *retail*, vale a dire l'attività di finanziamento indirizzata all'acquirente finale dell'autoveicolo, e non ai concessionari.

II. L'OPERAZIONE

8. L'operazione in esame rientra nell'ambito delle attività e delle operazioni societarie, concordate tra Fiat S.p.A. (di seguito "Fiat" o "gruppo Fiat") e le Banche, finalizzate a ridurre il livello di indebitamento del gruppo Fiat e, conseguentemente, ad agevolare la realizzazione del piano di ristrutturazione predisposto dai vertici del medesimo gruppo con l'appoggio delle Banche stesse, che sono le principali creditrici del gruppo Fiat.
9. L'operazione in esame consiste nell'acquisizione da parte di Banca Intesa, Capitalia, IMI ed UniCredito - tramite NewCo - di una partecipazione pari al 51% in FRI. NewCo sarà costituita e partecipata in misura paritetica dalle Banche, le quali quindi deterranno una partecipazione pari al 25% del capitale sociale. A seguito dell'intera operazione, NewCo deterrà una partecipazione pari al 51% in FRI mentre il restante 49% sarà detenuto da Fiat Auto.

¹ Vedi Decisione della Commissione nel Caso IV/M.907 – Agos Itafinco.

² Vedi Provvedimento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Caso C 3884, San Paolo IMI/Cassa di Risparmio di Firenze.

10. Ai sensi degli accordi intervenuti tra le parti, il perfezionamento dell'operazione si realizzerà in due fasi. La prima fase - che non dovrà avvenire successivamente al 31 maggio 2003 - prevede che NewCo acquisti il 51% di FRI che dovrà a sua volta, entro tale data, aver già acquistato da Fiat Auto le partecipazioni nelle società Fiatsava S.p.A. (Italia), Fiat Credit Hellas S.A. (Grecia), Fidis Insurance Consultants S.A. (Grecia), Fiat Finance S.A. (Svizzera), Fidis Nederland BV (Olanda), Fiat Finansiering A.S. (Danimarca).
11. In una seconda fase, che non dovrà avvenire successivamente al 30 giugno 2003, FRI procederà, all'acquisto delle partecipazioni nelle società Fiat Bank GmbH (Germania), Fiat Leasing GmbH (Germania), Fiat Auto Financial Services Ltd. (Gran Bretagna), Fiat Credit France S.A. (Francia), Fiat Lease Auto snc (Francia), Fiat Location Auto snc (Francia), Tarcredit S.A. (Spagna), Fiat Finance S.A. (Lussemburgo), Fiat Credito Portugal S.A. (Portogallo), Fiat Leasing Portugal S.A. (Portogallo), Fidis Bank GmbH (Austria), Fidis Leasing GmbH (Austria), Fiat Bank Polska S.A. (Polonia), Fidis Leasing Polska SA (Polonia), Fidis Retail Portugal SA (Portogallo).
12. L'operazione prevede altresì la concessione a Fiat Auto di un'opzione di acquisto sulla partecipazione di NewCo detenuta dalle Banche, che potrà essere esercitata entro determinati intervalli temporali, previsti fino al 31 gennaio 2006. [... **i patti parasociali conclusi fra le parti limitano le possibilità di disporre delle partecipazioni nel capitale di FRI e NewCo...**].

III. CONCENTRAZIONE

Controllo congiunto delle Banche su NewCo

13. A seguito dell'operazione in esame le Banche deterranno ciascuna una partecipazione del 25 % in NewCo, la quale a sua volta deterrà una partecipazione pari al 51% in FRI. La partecipazione delle Banche al capitale sociale di NewCo sarà regolata da un patto parasociale (il "Patto Parasociale NewCo") che regolerà i rapporti tra le stesse in qualità di soci di NewCo – nonché la gestione societaria di NewCo.
14. Il Patto Parasociale NewCo prevede che il Consiglio di Amministrazione di NewCo **[...provvederà]** a nominare il Presidente, a cui saranno conferiti il potere di rappresentanza di NewCo, nonché i poteri strettamente necessari per la sua gestione ordinaria.
15. Il CdA di NewCo sarà investito dei poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione della società; [...].
16. **[Per l'adozione di alcune] deliberazioni [per esempio (i) aumenti di capitale, (ii) acquisizione, (iii) cessioni, (iv) concessione di finanziamenti o prestazione di garanzie a terzi] è necessario il consenso di tutti i membri del CdA [l'obiettivo è di tutelare gli investimenti realizzati da ciascuna banca].**
17. L'assemblea ordinaria di NewCo delibererà con il voto favorevole di tanti soci che rappresentino almeno il 51% del capitale sociale, mentre per la valida assunzione di delibere in sede di assemblea straordinaria sarà richiesto il voto favorevole di tanti soci che rappresentino almeno l'81% del capitale sociale, ad eccezione delle delibere relative ad aumenti di capitale già previsti dal business plan di FRI, per cui è richiesta la maggioranza del 51%.

18. Secondo la Comunicazione della Commissione sulla nozione di concentrazione³ due o più imprese che acquisiscono partecipazioni di minoranza in un'altra impresa possono ottenerne il controllo congiunto di un'impresa anche in assenza di diritti specifici di veto. Ciò può avvenire quando gli azionisti di minoranza detengono congiuntamente la maggioranza dei diritti di voto e agiscono di comune accordo nell'esercizio di tali diritti. Tale azione comune può derivare da un accordo giuridicamente vincolante o avvenire di fatto. In particolare, l'azione congiunta può verificarsi *de facto* quando tra gli azionisti di minoranza esistono interessi comuni talmente forti da impedire uno scontro nell'esercizio dei diritti di voto nell'impresa comune.
19. In caso di acquisizione di partecipazioni di minoranza, l'esistenza di tali interessi comuni è indicata da fattori quali la preesistenza di legami tra gli azionisti di minoranza o l'acquisizione delle partecipazioni mediante azione congiunta⁴.
20. Le parti notificanti hanno ripetutamente messo in risalto il forte ed esclusivo interesse finanziario delle Banche nell'operazione in esame. L'intera operazione è, come già accennato, finalizzata a ridurre il livello di indebitamento del gruppo Fiat attraverso il deconsolidamento della parte di debito attribuibile all'attività di credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli svolta all'interno del gruppo Fiat. L'operazione è quindi volta fondamentalmente ad agevolare la realizzazione del piano di ristrutturazione concordato da Fiat con le Banche stesse. In questo contesto si deve tenere conto del fatto che le Banche sono tra i principali creditori del gruppo Fiat [...].
21. È necessario sottolineare che l'operazione in questione è stata portata avanti congiuntamente dalle Banche. Tale azione congiunta trova il suo fondamento nella necessità per le Banche di tutelare i propri interessi (comuni) di creditori nei confronti di Fiat. Considerando la loro notevole esposizione creditoria verso il gruppo Fiat ed essendo Fiat uno dei principali gruppi industriali italiani e quindi un cliente estremamente importante per tutte le Banche, è nell'interesse di queste cercare di migliorare la situazione finanziaria del gruppo. Il fatto che le Banche abbiano agito congiuntamente a tal fine dimostra la comunanza di interessi di queste nel realizzare l'operazione in esame. Si deve notare, in questo contesto, che nel disciplinare la *governance* di NewCo, le Banche hanno concluso un patto parasociale che attribuisce loro pari poteri. L'analisi delle motivazioni sottese all'operazione e il forte interesse finanziario comune tra le Banche portano a ritenere che esse difficilmente opereranno una contro l'altra nell'esercizio dei loro diritti negli organi sociali di NewCo.
22. Sulla base di quanto esposto e considerato che sussiste un interesse comune molto forte tra le Banche nell'operazione in esame si può ragionevolmente considerare che è molto probabile che le Banche agiranno di comune accordo nella gestione di NewCo, evitando di operare una contro l'altra nell'esercizio dei loro diritti di voto. Su questa base si può concludere che l'operazione comporta l'acquisizione di controllo congiunto di fatto da parte delle Banche su NewCo (e conseguentemente su FRI).

Controllo esclusivo di NewCo su FRI

23. A seguito della concentrazione NewCo deterrà una quota del 51% in FRI mentre il restante 49% rimarrà a Fiat Auto. Il governo societario di FRI è regolato da un patto parasociale (di seguito, il "Patto Parasociale Fidis").

³ Comunicazione della Commissione sulla nozione di concentrazione (in GU C 66 del 2.3.1998), para 30 e ss, in particolare para 32.

⁴ Comunicazione della Commissione sulla nozione di concentrazione (in GU C 66 del 2.3.1998), para 33.

24. Il Patto Parasociale Fidis prevede che il CdA di FRI [...] deliberi a maggioranza semplice, ad eccezione delle delibere concernenti materie particolari considerate di rilevanza straordinaria, [...] ⁵.
25. L'Assemblea dei soci di FRI delibererà a maggioranza semplice ad eccezione di particolari delibere, in particolare quelle aventi ad oggetto: (i) la modifica di specifiche previsioni dello statuto di FRI, (ii) lo scioglimento anticipato della società, (iii) alcune operazioni sul capitale e (iv) la nomina di amministratori delegati o l'istituzione del comitato esecutivo) per le quali sarà necessario il voto favorevole di tanti soci che rappresentino almeno il 60% del capitale sociale.
26. Considerando le disposizioni concernenti il governo societario di FRI contenute nel Patto Parasociale Fidis, si può concludere che Fiat Auto non avrà diritti di veto riguardanti materie essenziali per la determinazione della condotta commerciale di FRI. Fiat Auto disporrà di alcuni diritti di veto, ma tali diritti di veto non vanno al di là dei diritti di veto normalmente conferiti agli azionisti di minoranza al fine di tutelare i loro interessi finanziari ⁶. Per quanto riguarda il business plan [... non vi è...] alcuna possibilità di blocco da parte di Fiat Auto.
27. Inoltre si deve tenere in considerazione il fatto che Fiat Auto, pur rimanendo un socio di minoranza di FRI con una partecipazione rilevante, trasferirà alla stessa FRI la totalità delle sue attività nel settore del credito al consumo *retail* per l'acquisto di autoveicoli. Per tale ragione Fiat Auto, pur mantenendo rapporti con FRI, non avrà più alcun interesse nel settore in esame e quindi non eserciterà controllo di fatto su FRI. In ogni caso l'impatto concorrenziale della concentrazione in esame non cambierebbe anche se venisse riconosciuto un controllo di fatto di Fiat Auto su FRI.
28. Da quanto detto si deve concludere che NewCo, [...avrà...] il controllo esclusivo su FRI.

FRI come impresa comune che esercita stabilmente tutte le funzioni di un'entità economica autonoma

29. FRI è una holding di partecipazioni con circa trenta dipendenti. Essa acquisterà o sarà beneficiaria, direttamente o indirettamente, della maggior parte delle attività in precedenza svolte da Fidis, capogruppo delle società finanziarie del Gruppo Fiat Auto, nel settore "*retail*". Il Gruppo Fidis è composto da circa 2.100 persone (al 31 dicembre 2002) e gestisce oltre due milioni di clienti attivi in Europa con un portafoglio crediti a cliente finale in crescita, attualmente pari a 14.500 milioni di EURO.
30. Si deve tenere altresì in considerazione che è intenzione delle Banche e del *management* di FRI di continuare ad offrire i prodotti di FRI al di là della rete attuale dei concessionari del Gruppo Fiat. Inoltre, FRI opererà per almeno due anni e mezzo. Non vi è nessuna garanzia che Fiat Auto eserciterà il summenzionato diritto di opzione prima del Gennaio 2006 né che riacquisterà le azioni successivamente.
31. Da quanto esposto risulta, quindi, che FRI disporrà del personale e delle competenze necessarie per svolgere in piena autonomia la propria attività sul mercato e che può essere considerata come un'impresa comune che esercita stabilmente tutte le funzioni di un'entità economica autonoma.

⁵ Tali materie sono: (i) la conclusione, modifica o risoluzione di contratti di valore superiore ad una soglia predeterminata con una o più Banche, (ii) la cessione di aziende e/o rami d'azienda di dimensioni rilevanti e (iii) la revoca del Direttore Generale.

⁶ Comunicazione della Commissione sulla nozione di concentrazione cit., par. 22.

IV. DIMENSIONE COMUNITARIA

32. L'operazione notificata ha dimensione comunitaria in quanto il fatturato totale dell'insieme delle imprese interessate a livello mondiale supera i 5 miliardi di EURO (Intesa: EURO 23.344 milioni nel 2001; Capitalia: EURO 10.992 milioni nel 2001; IMI: EURO 15.213 milioni nel 2001; Unicredito: 17.024 milioni nel 2001; FRI: EURO 1.003 milioni nel 2001), il fatturato realizzato individualmente dalle imprese interessate nella Comunità supera i 250 milioni di EURO (Intesa: EURO 18.780 milioni nel 2001; Capitalia: EURO 10.511 milioni nel 2001; IMI: EURO 14.608 milioni nel 2001; Unicredito: 14.274 milioni nel 2001; FRI: 927 milioni nel 2001) e FRI non realizza oltre i due terzi del proprio fatturato comunitario in nessun Stato membro⁷.

V. IL MERCATO RILEVANTE

Mercato del prodotto

Credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli e credito al consumo in generale

33. FRI sarà attiva nel settore del credito al consumo e in particolare erogherà finanziamenti per l'acquisto di autovetture (in particolare del gruppo Fiat).
34. Secondo i dati relativi al 2002, il finanziamento dell'acquisto di autoveicoli rappresenta una percentuale molto significativa sul totale dei flussi finanziati dagli operatori alle famiglie consumatrici. In particolare, considerando il perimetro ampio costituito da tutte le tipologie di finanziamento per consumo (quindi inclusi finanziamenti auto, finanziamenti per altri beni, carte di credito, prestiti personali, finanziamenti immobiliari, ecc.), i crediti per l'acquisto di autoveicoli hanno rappresentato circa il 43,4% del totale. Considerando un perimetro più ristretto suggerito dalle parti notificanti (crediti per l'acquisto di autoveicoli e crediti per l'acquisto di altri beni), i finanziamenti per l'acquisto di autovetture hanno rappresentato circa il 76% del totale flussi finanziati. In entrambi i casi si tratta di percentuali (anche se diverse) molto significative.
35. Le parti notificanti ritengono che nel caso in esame il mercato rilevante sia da identificare con il mercato del credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli⁸. In particolare è in tale mercato che FRI svolge le proprie attività. Tale mercato si differenzerebbe dal mercato del credito al consumo per l'acquisto di altri beni. La differenziazione, oltre che sulle caratteristiche della domanda dei finanziamenti finalizzati al consumo, si fonderebbe essenzialmente su elementi riguardanti la struttura dell'offerta e il canale di distribuzione dei finanziamenti per l'acquisto di autoveicoli rispetto all'offerta di finanziamenti per l'acquisto di altri beni.
36. Dal punto di vista dell'offerta si deve considerare che gli operatori nel campo del credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli sono essenzialmente riconducibili a tre tipologie: le c.d. società *captive*, le istituzioni finanziarie specializzate nel credito al consumo (banche o finanziarie) e le banche generaliste.

⁷ Fatturato calcolato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1 del Regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio come modificato e della Comunicazione della Commissione sul calcolo del fatturato (GU C 66 del 2.3.1998, pag. 25).

⁸ La Commissione si è interessata di questo settore nel caso COMP/M.1370 – Peugeot/Credipar, lasciando tuttavia aperta la definizione del mercato.

37. Le società *captive* sono strutture create dalle case automobilistiche costruttrici con l'obiettivo di concedere finanziamenti per l'acquisto di autovetture e di incentivare le vendite dei modelli della casa madre. Esse operano attraverso concessionari, succursali, officine autorizzate e automercati con i quali concludono delle convenzioni (finalizzate al procacciamento d'affari) di natura non esclusiva.
38. Le istituzioni finanziarie specializzate nel credito al consumo offrono finanziamenti sia per le vetture nuove che per quelle usate, ma non si limitano ad una specifica marca. Anch'esse operano attraverso il canale dei concessionari e dei salonisti con i quali concludono convenzioni non esclusive.
39. A differenza dei due operatori sopra menzionati, Le banche generaliste non offrono un vero e proprio prestito finalizzato all'acquisto di autovetture, bensì concedono un prestito personale (utilizzabile per l'acquisto di beni anche di consumo tra cui, quindi, le autovetture). Dal momento che le banche non dispongono di una rete convenzionata (ossia specializzata nel credito al consumo), di norma concedono tale finanziamento ai clienti correntisti.
40. L'offerta di finanziamenti per l'acquisto di autoveicoli è quindi caratterizzata dalla presenza di operatori importanti, le società "*captive*", che normalmente non operano nell'ambito del credito al consumo per l'acquisto di altri beni. Tali società erogano circa il 45% del totale di finanziamenti per l'acquisto di automobili in Italia⁹.
41. Inoltre, l'analisi di mercato svolta dalla Commissione ha evidenziato che, almeno per un certo numero di operatori, i finanziamenti per l'acquisto di autovetture presentano differenze significative rispetto ai finanziamenti per l'acquisto di altri beni, differenze che trovano fondamento nella tipologia particolare del prodotto da finanziare (l'automobile rispetto ad altri beni di consumo), nell'importo richiesto, nella durata del finanziamento, nella conseguente valutazione del rischio assunto. Ciò implica che le soluzioni finanziarie proposte ai consumatori (inclusa anche la determinazione del tasso di interesse) dipendono anche in larga misura dal tipo di bene il cui acquisto viene finanziato.
42. Per quanto riguarda il canale distributivo, i finanziamenti per l'acquisto di autoveicoli, pur potendo essere offerti anche dagli sportelli bancari o da altri canali di distribuzione (*i.e.* rivenditori di beni e servizi, o anche talvolta via Internet) sono erogati, soprattutto tramite i concessionari o i saloni automobilistici. Il canale distributivo principale del finanziamento per l'acquisto di autoveicoli è, pertanto, costituito dai concessionari di automobili, i quali non rappresentano il canale di distribuzione tradizionale del credito al consumo in generale.
43. Dal punto di vista della domanda, l'analisi di mercato ha evidenziato che il prestito finalizzato all'acquisto di uno specifico bene di consumo (per esempio l'autoveicolo rispetto ad altri beni) è considerato un prodotto a sé stante. Sarebbe esservi un certo grado di sostituibilità per il consumatore tra diverse forme di finanziamento per l'acquisto di autoveicoli, in particolare tra il finanziamento presso una società specializzata nel credito al consumo in generale o presso una società "*captive*"; la relazione di sostituibilità appare minore allorché si consideri, come alternativa alle prime due soluzioni, il ricorso ad un prestito bancario personale, la cui erogazione è caratterizzata da procedure (spesso più lunghe e burocratiche) e finalità differenti per il consumatore e per la banca che eroga il credito. L'analisi svolta ha altresì evidenziato che i consumatori privati ricorrono principalmente a finanziamenti personali mentre i clienti commerciali usano prevalentemente lo strumento del *leasing*. Da ciò potrebbe derivare una segmentazione della domanda tra clienti privati e clienti "*business*".

⁹ Fonte: dati dell'Osservatorio Assofin per il 2002.

44. In ogni caso, ai fini della valutazione della presente operazione non è necessario stabilire definitivamente se il credito al consumo per il finanziamento di autoveicoli costituisce o meno un mercato distinto nell'ambito del settore del credito al consumo in generale, in quanto, qualunque sia la definizione del mercato del prodotto, l'analisi competitiva della concentrazione in esame non cambierebbe.

Operatori "captive" e operatori "merchant"

45. Le parti considerano che il mercato rilevante sia quello del credito al consumo per il finanziamento dell'acquisto di autoveicoli, e sostengono che esso comprenda sia l'offerta degli operatori "captive" (i quali generalmente finanziano solo l'acquisto di autoveicoli delle marche detenute dalla casa costruttrice cui appartengono) sia quella degli operatori "merchant" (cioè degli operatori non legati alle case costruttrici). Secondo le parti, infatti, le società "merchant" quando decidono le condizioni da offrire al mercato per i loro finanziamenti terrebbero conto delle condizioni offerte da tutte le società "captive", con cui competono nell'offerta di finanziamenti in relazione all'acquisto di autovetture. Per ciò che riguarda, invece, le società "captive" stesse, a parte i limitati periodi in cui offrono promozioni quali "finanziamenti a tasso zero", esse determinerebbero la loro offerta dal confronto commerciale con le "merchant" e, tramite queste ultime, con l'insieme dell'offerta delle società "captive".
46. Al riguardo, tuttavia, si deve tenere conto del fatto che un consumatore che intende acquistare un'autovettura venduta dalla rete di una casa costruttrice non può generalmente chiedere un finanziamento alla società "captive" di un'altra casa costruttrice. Da ciò deriva che l'offerta di finanziamenti che effettivamente si indirizza al consumatore che intende acquistare un'autovettura proviene da tutti gli operatori "merchant" e dalla società "captive" del gruppo a cui appartiene il costruttore dell'autovettura che si intende acquistare. Inoltre, le società "captive" spesso hanno relazioni di fatto privilegiate con i concessionari, legate alla necessità di massimizzare le vendite delle autovetture della casa costruttrice, che non sono proprie delle società "merchant". Questa situazione, se del caso, può talvolta tradursi in un minore incentivo degli stessi concessionari a promuovere soluzioni finanziarie *non captive* (rispetto a quelle *captive*) nei confronti dei consumatori.
47. L'analisi di mercato svolta dalla Commissione non ha in ogni modo fornito risposte univoche riguardo alla questione in esame, e pertanto non permette di dare una risposta definitiva al problema se gli operatori "captive" e "merchant" competano o meno nello stesso mercato. La concentrazione notificata viene pertanto esaminata nei vari scenari possibili.

Mercato geografico

48. La Commissione ha sottolineato in diversi casi che i servizi bancari e finanziari rivolti ai privati vengono forniti in un ambito identificabile con il territorio nazionale¹⁰. In tali precedenti la Commissione ha quindi considerato che la dimensione geografica del mercato rilevante fosse nazionale.
49. Anche nel caso in esame, la natura del servizio offerto e la struttura della distribuzione hanno dimensione, al più, nazionale. L'analisi di mercato condotta dalla Commissione ha confermato che conformemente ai precedenti citati, qualunque sia la definizione del mercato del prodotto,

¹⁰ Cfr. decisioni della Commissione del 12 maggio 1997, caso n. IV/M.907, *Agos Itafinco* e del 6 febbraio 1997, caso n. IV/M.850, *Fortis/MeesPierson*.

il mercato geografico ha dimensione nazionale e, in particolare, che esso coincide con il territorio italiano.

VI. ANALISI E VALUTAZIONE

A. Aspetti Orizzontali

50. L'operazione notificata darà luogo a sovrapposizioni tra le attività di FRI e quelle di alcune delle Banche (Intesa e Capitalia¹¹) o di alcune società controllate dalle Banche (in particolare Agos Itafinco, Finemiro e Findomestic) due delle quali (Agos Itafinco e Findomestic) sono peraltro soggette a controlli congiunti con altre società (si vedano i paragrafi 3 e 5). Come menzionato, date le possibili differenti definizioni del mercato, la valutazione della concentrazione va effettuata con riferimento a diversi scenari. Dal punto di vista della dimensione geografica, vengono esaminati i possibili effetti della concentrazione sul solo territorio italiano, dato che in altri mercati nazionali gli effetti della concentrazione sono trascurabili.

Mercato del credito al consumo in generale

51. Con riferimento agli aspetti orizzontali, assumendo che l'attività di credito al consumo per il finanziamento di autoveicoli rientri in un più ampio mercato del credito al consumo in generale (perimetro "ampio" del credito al consumo, si veda il paragrafo 34), le parti deterrebbero a seguito della concentrazione quote di mercato combinate pari al 34,8% (FRI: 8,3%, Findomestic: 11,2%, Agos Itafinco: 5,8%, Intesa: 4,7%, Finemiro: 4,6%, Clarima (Unicredito): 0,2%). Il concorrente principale è BNL SpA con una quota pari al 9,3%, mentre numerosi altri concorrenti hanno quote comprese tra il 3% e il 6% (Deutsche Bank Prestitempo: 6,3%; Fidelity (Société Générale) 4,3%; Bipielle Ducato (Banca Popolare di Lodi) 4,0%; Fineco 3,6%; Finconsumo 3,5%; Abbey National Bank 3,3% e Compass (Mediobanca) 3,3%). Altri concorrenti (appartenenti a grandi gruppi nazionali e internazionali) hanno quote minori¹². Considerando invece il mercato del credito al consumo limitatamente ai finanziamenti per l'acquisto di autoveicoli e per l'acquisto di altri beni (secondo un perimetro più "ristretto" del credito al consumo, si veda il paragrafo 34), le parti avrebbero una quota totale di mercato a seguito della concentrazione pari al 36,5% (FRI: 14,5%, Findomestic: 9,6%, Agos Itafinco: 6,7%, Finemiro: 4,6%, Intesa: 1,0%, Clarima: 0,1%). I principali concorrenti sono Deutsche Bank Prestitempo (7,3%), Fidelity (6,4%); Finconsumo (5,4%), R.N.C. (Renault) (5,1%), Bipielle Ducato (4,5%), Compass (4,2%). Numerosi altri concorrenti (appartenenti a grandi gruppi nazionali e internazionali) hanno quote minori.
52. In ogni caso, in entrambi gli scenari delineati, la concentrazione non crea o rafforza una posizione dominante da cui risulti che una concorrenza effettiva sia ostacolata in modo significativo nel mercato comune o in una parte sostanziale di esso. Pur assumendo che tutte le parti della concentrazione agiscano come un gruppo omogeneo sul mercato - cosa che per le ragioni esposte più avanti non è probabile - il mercato appare frammentato e concorrenziale; in particolare i numerosi concorrenti, sia appartenenti a importanti case costruttrici (Peugeot, Renault, Volkswagen, ecc., che a grandi banche nazionali e internazionali (Mediobanca, Banca

¹¹ La quota di mercato detenuta da Capitalia può essere considerata trascurabile perché non rilevata da statistiche ufficiali di Assofin. Capitalia ha comunque fornito una stima della sua quota nel mercato del credito al consumo per il finanziamento di autoveicoli: nel 2001 essa rappresentava circa lo 0,2%.

¹² Fonte: Osservatorio Assofin 2002.

Nazionale del Lavoro, Monte dei Paschi di Siena, Société Générale, General Electric ecc.) appaiono in grado di contrastare sufficientemente ogni eventuale esercizio di potere di mercato delle parti alla concentrazione.

Mercato del credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli

53. Assumendo che il mercato rilevante sia limitato all'attività di credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli, tenendo presente l'esito non conclusivo dell'analisi di mercato, si devono distinguere due possibili scenari: (i) mercato totale (comprendente sia l'attività svolta dalle società "captive" sia quella svolta da quelle "merchant") e (ii) mercato "merchant".

Mercato totale

54. Nel primo scenario (mercato totale), le parti deterrebbero, a seguito della concentrazione, quote di mercato combinate pari al 34,57% in valore (FRI 18,98%, Findomestic 6,%, Agos Itafinco 5,38%, Finemiro 3,26%, Banca Intesa 0,94%)¹³.
55. Il concorrente più prossimo, RNC (Renault), detiene una quota del 6,65% mentre altri tre operatori hanno una quota poco superiore al 5% (Deutsche Bank Prestitempo, Fidelity e Finconsumo). Un'altra serie di operatori detiene invece quote comprese tra l'1 e il 4% (Compass, FCE Bank (Ford), Bipielle Ducato, Linea Spa ecc.).

Mercato merchant

56. Nel secondo scenario (comprendente soltanto l'attività svolta dalle società "merchant", ed escludendo le società "captive"), le parti avrebbero a seguito della concentrazione quote di mercato combinate più alte. L'aumento delle quote di mercato delle parti deriva dal fatto che la quota di FRI, che prima era considerata nella parte "captive" del mercato, essendo FRI la società del gruppo Fiat che svolgeva attività di credito al consumo per il finanziamento auto, a seguito della concentrazione, transiterebbe nella parte "merchant" del mercato, in quanto FRI non sarà più società "captive" non essendo verticalmente integrata in Fiat Auto. In particolare, in base ad elaborazioni sui dati dell'Osservatorio Assofin per il 2002, le parti avrebbero una quota di mercato combinata pari al 46,87% in valore (FRI 25,73%; Agos Itafinco 7,3%; Findomestic 8,14%; Finemiro 4,42%; Banca Intesa 1,28%).
57. Anche in questo caso, peraltro, il mercato risulta piuttosto frammentato e competitivo. In questo scenario, pure le quote di mercato dei concorrenti sarebbero più alte (rispetto a quelle detenute nel mercato totale): Deutsche Bank Prestitempo, Fidelity e Finconsumo, i concorrenti più prossimi deterrebbero ciascuno una quota superiore tra il 7 e l'8%, mentre altri due operatori (Bipielle e Compass) avrebbero quote vicino al 6%, con una serie di altri numerosi operatori con quote comprese tra l'1 e il 4%. A questo riguardo, si può nuovamente rammentare che i concorrenti appartengono per la maggior parte a grandi gruppi finanziari sia stranieri (GE Capital, Deutsche Bank, Société Générale) sia italiani (ad esempio BNL, Monte dei Paschi) i quali dispongono di risorse notevoli e capacità competitive.
58. Con riferimento ad entrambi gli scenari sopra delineati, l'analisi di mercato svolta dalla Commissione ha evidenziato come normalmente i rapporti tra gli operatori che offrono finanziamenti e i concessionari, che costituiscono il canale distributivo più sviluppato, sono regolati da accordi, che non hanno natura esclusiva. È pratica consolidata del settore che un concessionario mantenga relazioni con più di un operatore finanziario. Questa prassi

¹³ Fonte: Osservatorio Assofin per il 2002.

commerciale trova la sua spiegazione, tra l'altro, nella convenienza per il concessionario di poter offrire all'acquirente di un'automobile diverse soluzioni di finanziamento nonché di poter richiedere il finanziamento ad un'altra società nel caso in cui quella a cui il finanziamento è stato richiesto lo abbia negato.

59. La prassi commerciale del settore fa sì che vi sia una concorrenza notevole tra i diversi operatori finanziari, almeno per ciò che riguarda il canale distributivo dei concessionari. Tale concorrenza fa sì che gli accordi tra concessionari e operatori finanziari debbano essere spesso rinegoziati nel corso dell'anno. Il mercato, qualunque sia la sua definizione, sembra quindi caratterizzato da una forte competitività.
60. Come evidenziato nei paragrafi precedenti, inoltre, almeno dal lato dell'offerta, appare plausibile considerare che le condizioni offerte alla clientela dalle società "merchant" non possono essere fissate in modo completamente indipendente dalle condizioni *captive* disponibili presso i concessionari in parola, nell'ambito dei finanziamenti per l'acquisto di autovetture di una particolare casa costruttrice. Pertanto, anche ammettendo che, in seguito alla concentrazione, le Banche e FRI agissero come un gruppo omogeneo sul mercato, l'esercizio di un potere di mercato da parte loro appare improbabile.
61. Ad ogni modo, a questo proposito, si deve sottolineare che la concentrazione in realtà non darà luogo a sovrapposizioni dirette delle quote di mercato, cioè ad un'addizione di quote, ma piuttosto avrà come conseguenza il fatto che FRI sarà attiva in un mercato in cui sono attive direttamente o indirettamente, tramite società controllate, le Banche che tramite NewCo controllano FRI. Inoltre si deve tenere presente che le Banche esercitano controllo congiunto e non esclusivo sulla maggior parte delle società partecipate attive nel settore in esame. Pertanto, anche tenuto conto della natura di controlli congiunti su alcune delle società attive nel mercato in questione, appare plausibile ritenere che le Banche e FRI non agiranno sul mercato come un gruppo omogeneo.

B. Art. 2 (4) –rischio di coordinamento

I mercati candidati

62. Ai sensi dell'articolo 2(4) del Regolamento, se e in quanto la costituzione di un'impresa comune ha per oggetto o per effetto il coordinamento del comportamento concorrenziale di imprese che restano indipendenti, detto coordinamento viene valutato sulla base dei criteri di cui all'articolo 81 paragrafi 1 e 3 del Trattato al fine di stabilire se l'operazione sia compatibile o meno con il mercato comune.
63. L'articolo 2(4) del citato Regolamento prevede, *inter alia*, che la Commissione debba, al fine di valutare se esiste un rischio di coordinamento ai sensi delle disposizioni sopra citate, tenere conto della presenza di due o più imprese madri sui mercati ove l'impresa comune sarà attiva, o sui mercati a monte o a valle o strettamente contigui ai primi. Tali mercati sono comunemente classificati dalla Commissione come mercati candidati, ossia mercati relativamente ai quali esiste potenzialmente un rischio di coordinamento.
64. Sulla base delle analisi svolte dalla Commissione, i potenziali mercati candidati sono: (i) il mercato del credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli; (ii) il mercato per il credito al consumo per l'acquisto di beni diversi dalle autovetture.

(i) Il mercato del credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli

65. A seguito della concentrazione le Banche manterranno, in Italia, una propria attività sul mercato del credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli ove opera FRI (cioè l'impresa comune). In particolare, Intesa svolge attività di credito al consumo per l'acquisto di autoveicoli direttamente tramite la sua partecipazione in Agos Itafinco (controllata congiuntamente con Crédit Agricole). Sanpaolo IMI invece è presente su questo mercato direttamente tramite la propria partecipazione di controllo in Finemiro e indirettamente attraverso la società Findomestic (si veda il paragrafo 5).
66. Considerate congiuntamente, le attività svolte dalle banche e dalle loro controllate corrisponderebbero ad una quota di mercato complessiva pari al 15,6% nel mercato totale (*captive e merchant*) (Intesa: 0,94%, Agos Itafinco: 5,38%; Finemiro: 3,26% e Findomestic: 6%) e del 21,14% (Intesa: 1,28%, Agos Itafinco: 7,3%; Finemiro: 4,42% e Findomestic: 8,14%) nel solo mercato "*merchant*". Le quote di FRI ammonterebbero invece rispettivamente a circa il 19% nel primo scenario e circa il 26% nel secondo¹⁴.
67. Nel corso dell'inchiesta di mercato svolta dalla Commissione, alcuni operatori hanno espresso preoccupazione con riferimento al fatto che le Banche acquisendo il controllo di FRI potrebbero coordinare i comportamenti propri e delle proprie controllate con quelli di FRI, in particolare alzando le commissioni pagate ai concessionari Fiat, in tal modo precludendo accesso alla catena di concessionari del gruppo Fiat o comunque alterando le condizioni concorrenziali tra FRI e le banche da un lato e i concorrenti "*merchant*" dall'altro. Un problema di questo genere riguarderebbe in particolare solo le società "*merchant*" e non concernerebbe invece gli operatori "*captive*". Tuttavia, a questo riguardo si deve sottolineare, come già menzionato, che il controllo detenuto dalle Banche sulla maggior parte delle società controllate attive nel mercato del credito al consumo per il finanziamento di autoveicoli (Agos Itafinco e Findomestic) ha natura di controllo congiunto. Inoltre la catena di controllo riguardo a queste società non sembra attribuire alle Banche la possibilità di prendere parte alla gestione commerciale ordinaria delle società stesse, in virtù dei patti parasociali concernenti queste società. Si deve poi tenere in considerazione il fatto che ogni tipo di coordinamento del comportamento concorrenziale di tali società necessiterebbe del consenso degli altri soci di controllo.
68. Infine le parti e FRI avranno probabilmente incentivi di tipo diverso. Le varie Banche non sono coinvolte in modo omogeneo nelle attività di credito al consumo per l'acquisto di autovetture e questo avrà certamente un impatto sui concreti incentivi e sulle conseguenti possibilità di coordinamento in questo mercato. Dal canto suo, FRI avrà invece inizialmente l'incentivo di mantenere e sviluppare la propria posizione di fornitore di finanziamenti per l'acquisto di autoveicoli Fiat, la qual cosa non costituisce necessariamente un interesse comune anche per le Banche e/o le società controllate dalle Banche. Pertanto si può ragionevolmente escludere che le Banche e FRI, a seguito della concentrazione, coordineranno il loro comportamento concorrenziale nel mercato in questione.

(ii) Il mercato del credito al consumo per l'acquisto di beni diversi dalle autovetture

69. Un ulteriore mercato candidato per un possibile coordinamento è apparso il mercato del credito al consumo per l'acquisto di altri beni (diversi dalle autovetture). In tale mercato le Banche, prescindendo dalle società specializzate, avrebbero quote di mercato poco significative. Peraltro, tenendo conto delle posizioni delle società partecipate, le attività delle Banche (cioè

¹⁴ Fonte: elaborazioni da dati Osservatorio Assofin per il 2002.

dei loro gruppi) relative al finanziamento dell'acquisto di beni diversi dalle autovetture diventerebbero importanti. FRI invece è quasi completamente assente dalle attività di finanziamento per l'acquisto di beni diversi dalle autovetture.

70. Al riguardo, va tenuto in considerazione il fatto che vi sono differenze sostanziali nella struttura dell'offerta e nel sistema distributivo dei finanziamenti ai consumatori per l'acquisto di autoveicoli, rispetto al finanziamento dell'acquisto di altri beni diversi dalle autovetture.
71. Da quanto esposto, si può concludere che FRI non sembra essere un mezzo appropriato per il coordinamento dei comportamenti concorrenziali delle Banche in questo possibile mercato. Inoltre si deve tenere in considerazione che l'analisi di mercato condotta dalla Commissione non ha permesso di evidenziare problematiche concrete relative ad un possibile coordinamento del comportamento concorrenziale delle Banche (e alle sue modalità) derivanti dalla concentrazione in esame con riferimento specificamente all'attività di credito al consumo per l'acquisto di altri beni rispetto alle autovetture.

VII. MISURE CORRETTIVE PROPOSTE DALLE PARTI

72. In data 2 aprile 2003, Intesa e Sanpaolo IMI hanno offerto separatamente misure correttive per eliminare possibili seri dubbi per quanto riguarda la compatibilità della concentrazione con il mercato comune.

A. Riassunto delle misure correttive

Misura proposta da Intesa

73. Intesa ha proposto taluni impegni con riferimento alla partecipazione da essa detenuta in Agos Itafinco [...]
74. Con la misura correttiva proposta, Intesa si impegna **[ad]** astenersi da ingerenze operative nella gestione corrente della società. Tale impegno ha validità per tutto il periodo durante il quale Intesa detiene una partecipazione e ha accordi parasociali tali da attribuirle la possibilità di esercitare un'influenza determinante su FRI e su Agos Itafinco ai sensi dell'art. 3 del Regolamento sulle concentrazioni.

Misura proposta da IMI

75. La misura correttiva proposta da Sanpaolo IMI [...] chiarisce il fatto che Sanpaolo IMI non ha [...] influenza sulla definizione della politica commerciale di [...] Findomestic.

B. Valutazione delle misure correttive

76. Attraverso le misure correttive proposte, Intesa e Sanpaolo IMI si sono impegnate sostanzialmente ad astenersi dal prendere parte alla gestione ordinaria e al processo decisionale riguardo alla politica commerciale rispettivamente delle società Agos Itafinco e Findomestic. In tal modo le due Banche ritengono di impegnarsi a garantire l'indipendenza gestionale e commerciale delle due società controllate dalle Banche che svolgono attività di credito al consumo tra l'altro per l'acquisto di autoveicoli.
77. In realtà, le misure fornite dalle due Banche non fanno altro che confermare impegni già assunti a livello di patti parasociali. Ciò posto e data la natura meramente comportamentale delle misure proposte, queste non appaiono essere in grado di modificare sostanzialmente la

situazione esistente.

78. L'analisi dei patti parasociali depositati congiuntamente con gli impegni proposti, conferma che Intesa e Sanpaolo IMI non sono in grado di controllare la politica commerciale rispettivamente di Agos Itafinco e di Findomestic. Ciò ha una duplice conseguenza. Da un lato, le quote di mercato di Agos Itafinco e di Findomestic non devono essere sovrapposte a quelle di FRI e a quelle delle Banche ai fini dell'analisi degli aspetti orizzontali. Dall'altro lato, le Banche, non essendo in grado di influenzare la politica commerciale di Agos Itafinco e di Findomestic, non sono in grado di coordinare il comportamento concorrenziale sul mercato di queste società con quello di FRI.
79. Di conseguenza, anche definendo il mercato nel modo più ristretto possibile (mercato del credito al consumo per il finanziamento di autoveicoli, considerando solo gli operatori "merchant") la somma delle quote di mercato delle Banche e di FRI ammonterebbe a circa il 31-32% e ciò indipendentemente dagli impegni proposti dalle parti. Si deve ritenere pertanto che le misure correttive proposte non appaiono necessarie a rimuovere eventuali dubbi di compatibilità della concentrazione con il mercato comune. Pertanto le misure correttive in discorso vengono rinviate alle parti.
80. In considerazione di quanto esposto, si ritiene che in ogni possibile scenario la concentrazione, da un lato, non crea né rafforza una posizione dominante da cui risulti che una concorrenza effettiva sia ostacolata in modo significativo nel mercato comune o in una parte sostanziale di esso e, dall'altro lato, non ha per oggetto o per effetto il coordinamento del comportamento concorrenziale di imprese che restano indipendenti, cioè non consente alle Banche di poter coordinare il proprio comportamento né quello delle proprie controllate tra sé e/o con FRI.

VIII. CONCLUSIONI

81. La Commissione ha deciso di non opporsi alla concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune e con lo Spazio Economico Europeo. La presente decisione è adottata in conformità all'articolo 6(1) lettera b) del regolamento del Consiglio (CEE) 4064/89.

Per la Commissione

(Firmato)
Mario MONTI
Membro della Commissione