

## **C12372 - GRUPPO BOSSONI-AGRICAR/RAMO DI AZIENDA FALLIMENTO AGRICAR DIESEL**

Provvedimento n. 29653

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 4 maggio 2021;

SENTITO il Relatore Presidente Roberto Rustichelli;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTO l'atto della società Gruppo Bosoni S.p.A. pervenuto in data 14 aprile 2021 e da ultimo integrato in data 21 aprile 2021;

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. LE PARTI**

**1.** Gruppo Bosoni S.p.A. (di seguito Gruppo Bosoni) opera nella distribuzione al dettaglio di autovetture nuove e usate e di veicoli commerciali leggeri nuovi e usati di diversi marchi (FCA, Peugeot, Volvo, Chia e Volkswagen – Audi e Skoda), di ricambi originali ed equivalenti dei rispettivi marchi e servizi *post* vendita di assistenza, manutenzione e riparazione. Gruppo Bosoni è controllato da persone fisiche tutte appartenenti alla famiglia Bosoni. Nel 2019, il fatturato consolidato realizzato da Gruppo Bosoni S.p.A. è stato di 626,79 milioni di euro per vendite in Italia<sup>1</sup>.

**2.** Mar.Fin S.r.l. (Marfin), soggetta al controllo di due persone fisiche, è una società finanziaria<sup>2</sup>. Il fatturato realizzato in Italia da Marfin è stato, nel 2019, di circa 5,12 milioni di euro.

**3.** Gruppo Bosoni e Marfin, entrambe con una quota del 45% del capitale sociale, controllano congiuntamente Apricar S.p.A. (di seguito Apricar)<sup>3</sup>. Quest'ultima, costituita a fine 2018, opera in virtù di un contratto di affitto di ramo d'azienda sottoscritto 9 gennaio 2019 con Apricar Diesel S.p.A. (ora Fallimento Apricar Diesel S.p.A.).

**4.** Il ramo d'azienda oggetto del presente procedimento, Fallimento Apricar Diesel S.p.A. (già Apricar Diesel S.p.A.), è costituito da tre concessionarie attive nella distribuzione al dettaglio di autovetture nuove e usate e di veicoli commerciali leggeri nuovi e usati dei marchi del Gruppo Mercedes Benz, di ricambi originali ed equivalenti dei marchi del medesimo Gruppo Mercedes Benz e servizi *post* vendita di assistenza, manutenzione e riparazione; il ramo d'azienda è altresì marginalmente attivo nella vendita di camion (cd. *truck*). Il ramo ha una sede principale a Brescia, in cui si concentra il fatturato, e due filiali secondarie a Mantova e Piacenza. In data 27 febbraio 2019, su istanza di fallimento in proprio, la Apricar Diesel S.p.A. è stata dichiarata fallita. Il contratto di affitto del ramo d'azienda tra Apricar Diesel S.p.A. e Apricar, in essere dal 9 gennaio 2019, è rimasto in vigore.

Il fatturato relativo al ramo di azienda è stato, nel 2019, di circa 122,073 milioni di euro per vendite in Italia.

### **II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE**

**5.** L'operazione ha ad oggetto l'acquisizione, da parte di Gruppo Bosoni e Marfin, per il tramite di Apricar, del controllo del ramo d'azienda, ora Fallimento Apricar Diesel S.p.A., per effetto dell'aggiudicazione dell'asta pubblica bandita in data 7-12 aprile 2021 in virtù dell'esercizio del diritto di prelazione già riconosciuto ad Apricar nel contratto di affitto di ramo d'azienda con Apricar Diesel S.p.A..

### **III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE**

**6.** L'operazione comunicata, in quanto comporta l'acquisizione del controllo congiunto di parte di un'impresa, costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/90.

**7.** Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE n. 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

---

<sup>1</sup> [Sono inclusi i fatturati delle società controllate da Gruppo Bosoni, tra cui Bosoni Automobili S.p.A. e Mandolini Auto S.p.A. recentemente acquista (cfr. C12341 provv. n. 28500/2020).]

<sup>2</sup> [Uno dei soci di Marfin detiene una partecipazione meramente finanziaria in Vicentini S.p.A. che opera nella provincia di Verona ed è soggetta al controllo esclusivo del gruppo Volkswagen, per il tramite di Europcar S.r.l. (cfr. C12219, provv. N. 27594/2019).]

<sup>3</sup> [Lo Statuto, modificato in data 9 marzo 2021, prevede ai fini del quorum costitutivo e deliberativo delle assemblee ordinarie e straordinarie il voto favorevole di almeno il 70% del capitale sociale. Per effetto della modifica dello Statuto i soci Gruppo Bosoni S.p.A. (45%) e di Marfin S.r.l. detengono un potere di veto reciproco sulla nomina degli organi decisionali di Apricar e su ogni decisione di indirizzo strategico della società. La restante quota del 10% è detenuta da una persona fisica.]

imprese interessate è stato superiore a 511 milioni di euro e il fatturato realizzato individualmente a livello nazionale da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 31 milioni di euro.

#### **IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE**

##### ***Il mercato del prodotto***

**8.** Da un punto di vista merceologico, i settori interessati dall'operazione in esame sono quelli in cui opera il ramo d'azienda oggetto di acquisizione, ossia: *i)* la distribuzione al dettaglio di autoveicoli per passeggeri e di veicoli commerciali nuovi e usati, *ii)* la distribuzione al dettaglio di ricambistica per autoveicoli per passeggeri e veicoli commerciali e *iii)* i servizi *post* vendita di assistenza, manutenzione e riparazione di autoveicoli<sup>4</sup>.

**9.** Il mercato *sub i)* interessa l'attività di distribuzione degli autoveicoli e dei veicoli commerciali nuovi e usati da parte dei concessionari ai consumatori finali. Le case produttrici commercializzano infatti le proprie vetture attraverso imprese di distribuzione (società controllate o operatori terzi) le quali, a loro volta, si avvalgono di una rete di concessionari che svolgono attività di vendita alla clientela.

**10.** Nell'ambito di tale mercato possono individuarsi diversi segmenti, distinguendo tra autoveicoli e veicoli commerciali, veicoli nuovi e usati, in base alle prestazioni, alle dimensioni e al prezzo delle autovetture commercializzate. Tuttavia, frequentemente i concessionari distribuiscono diverse tipologie di prodotto (utilitarie, categoria media, categoria superiore, ecc.) e le differenze sono andate riducendosi negli anni in ragione della tendenza delle case automobilistiche ad offrire sempre più accessori anche per le auto di media e piccola cilindrata. Ai fini della presente operazione, comunque, non appare necessario addivenire ad una esatta delimitazione merceologica del mercato.

**11.** Nell'ambito del settore della commercializzazione al dettaglio di parti e accessori di ricambio per autoveicoli passeggeri e veicoli commerciali (mercato *sub ii)*), è possibile individuare due categorie di prodotto: i ricambi originali e quelli equivalenti (ossia di qualità corrispondente). I pezzi di ricambio originali vengono commercializzati con il marchio della casa automobilistica; la ricambistica equivalente è invece fornita da operatori indipendenti del settore della componentistica (che possono anche rifornire le stesse case automobilistiche). I prezzi delle parti di ricambio equivalenti presentano un livello significativamente inferiore, che varia anche a seconda della tipologia di ricambio considerato.

Tuttavia si registra, dal lato della domanda, una significativa sostituibilità tra ricambi originali ed equivalenti di qualità corrispondente (variabile in funzione dell'età e della classe economica di appartenenza del veicolo, nonché del tipo di ricambio). Dal lato dell'offerta, inoltre, i centri di assistenza delle case automobilistiche (generalmente concessionarie e officine autorizzate) possono distribuire al dettaglio ricambi sia originali che equivalenti.

**12.** Il mercato *sub iii)* dei servizi di assistenza *post* vendita per autoveicoli risulta caratterizzato da un'estrema polverizzazione dell'offerta. L'attività di riparazione e manutenzione viene infatti svolta da un'ampia gamma di operatori quali: officine e concessionari rivenditori autorizzati; officine indipendenti; stazioni di servizio; centri auto specializzati; servizi rapidi di assistenza (l'attività di assistenza in garanzia viene invece effettuata dagli stessi concessionari delle case automobilistiche ovvero da altri soggetti da queste autorizzati).

##### ***Il mercato geografico***

**13.** Per quel che riguarda la rilevanza geografica, la dimensione dei mercati *sub i)*, *ii)* e *iii)* può ritenersi locale. Tale ipotesi trae fondamento dai comportamenti di acquisto dei consumatori e, in particolare, dall'importanza da questi attribuita alla prossimità dei punti di vendita e assistenza. Nei diversi precedenti relativi ai mercati in questione, l'Autorità ha definito i mercati locali sulla base dei confini amministrativi, individuando mercati aventi dimensione tendenzialmente provinciale. Nel caso di specie, seguendo tale approccio, in considerazione dell'ambito di operatività della società oggetto di acquisizione, il mercato geografico rilevante potrebbe ritenersi circoscritto alle province di Brescia, di Mantova e Piacenza.

**14.** In alternativa, è possibile definire gli ambiti locali tenendo conto della dimensione dei bacini di utenza dei singoli punti vendita delle imprese interessate e della propensione alla mobilità dal lato della domanda. A tale riguardo, la parte notificante, sulla base dei dati di vendita delle concessionarie oggetto di acquisizione e della propria esperienza, ritiene che sia possibile ipotizzare l'esistenza di un bacino di utenza individuato dalle aree site intorno alle concessionarie del ramo d'azienda oggetto di acquisizione, percorribili in 40 ovvero 60 minuti di tragitto in macchina per il mercato *sub i)* e in 20 minuti di tragitto in macchina per i mercati *sub ii)* e *sub iii)* (di seguito, le isocrone).

##### ***Effetti dell'operazione***

**15.** Il ramo d'azienda oggetto di acquisizione opera nei mercati rilevanti mediante tre concessionarie ubicate rispettivamente nei comuni di Brescia, Mantova e Piacenza. Quanto alle imprese acquirenti, il Gruppo Bosoni detiene

---

<sup>4</sup> [Cfr., tra gli altri, provv. n. 28273 del 17 giugno 2020, C12300 – Eurocar Italia/Erre Esse, provv. n. 27594 del 12 marzo 2019, C12219 – Eurocar Italia/Saottini Auto, provv. n. 27458 del 12 dicembre 2018, C12203 – Eurocar/Dorigoni, provv. n. 26906 del 13 dicembre 2017, C12137 – PAG ITALY/RAMO DI AZIENDA DI STAREMILIA, provv. n. 22264 del 30 marzo 2011, C10979 – TT HOLDING/AUTOSTELLA e provv. n. 20359 del 1° ottobre 2009, C10265 – TT HOLDING/CAMAR; cfr. anche Decisione della Commissione europea del 1 agosto 2018, COMP/M.8963 – Eurocar/Bonaldi e Decisione della Commissione europea del 10 settembre 2018, COMP/M.9070 – Eurocar/Vicentini.]

vari concessionari ubicati nelle province di Brescia, Cremona, Mantova e Piacenza, mentre Marfin non è attiva nei mercati in esame in quanto svolge solo attività finanziaria. Sotto il profilo geografico si verificano, quindi, sovrapposizioni tra le attività delle Parti per effetto della presenza del Gruppo Bosoni nelle province di Brescia, Mantova e Piacenza.

**16.** Nei mercati della distribuzione al dettaglio di autoveicoli per passeggeri e veicoli commerciali, della distribuzione al dettaglio di ricambistica per autoveicoli e veicoli commerciali e dei servizi di assistenza, riparazione e manutenzione di autoveicoli e veicoli commerciali, vale premettere che qualunque sia la definizione adottata sotto il profilo merceologico e geografico (provincia o isocrone) non si ravvisano criticità dal punto di vista concorrenziale: a seguito dell'operazione notificata, le quote di mercato di Gruppo Bosoni non subiranno, infatti, variazioni significative in quanto l'acquisita opera nei mercati rilevanti con un solo concessionario per provincia e in tali mercati sono presenti numerosi e qualificati concorrenti.

**17.** Nella provincia di Brescia, che costituisce il mercato più consistente in termini di vendite totali rispetto alle altre province in esame<sup>5</sup>, e in cui le Parti hanno le loro sedi principali, le quote in volume si incrementerebbero in misura marginale, del [1-5%]\* circa, mantenendosi tra il 10%-15% [omissis]<sup>6</sup>; analogamente, nelle altre due province, in cui le quote post concentrazione saranno del [10-15%] a Mantova e del [5-10%], la variazione non è significativa, attestandosi al [1-5%] circa.

**18.** Avendo riguardo alle isocrone, rileva sottolineare che si determinano parziali sovrapposizioni tra tutte e tre le aree trattandosi di province confinanti. In particolare, considerando le isocrone costruite intorno alle concessionarie del ramo d'azienda oggetto di acquisizione di Brescia:

- nel mercato *sub i*), nella isocrona a 40 minuti, a seguito dell'operazione la variazione della quota di mercato del Gruppo Bosoni è del [1-5%] con una quota di mercato congiunta che risulterebbe del [15-20%] circa<sup>7</sup>.

- nel mercato *sub i*), qualora si consideri un'isocrona a 60 minuti, che include parte delle isocrone di Mantova e di Piacenza<sup>8</sup>, la quota congiunta sarebbe del [5-10%] circa, con un delta di appena il [1-5%]<sup>9</sup>.

- nel mercato *sub ii*), nella isocrona a 20 minuti il Gruppo Bosoni detiene una quota pari al [5-10%] che aumenterà solo del [1-5%], con una quota congiunta delle parti non superiore al 10% circa;

- nel mercato *sub iii*), nella isocrona a 20 minuti il ramo d'azienda detiene una quota [inferiore all'1%] e la quota congiunta delle Parti post concentrazione sarà del [1-5%] circa.

**22.** Considerando le isocrone costruite intorno alle concessionarie del ramo d'azienda oggetto di acquisizione di Mantova:

- nel mercato *sub i*), nella isocrona a 40 minuti, a seguito dell'operazione la variazione della quota di mercato di Gruppo Bosoni è del [1-5%], con una quota di mercato congiunta che risulterebbe del [10-15%] circa<sup>10</sup>.

- nel mercato *sub i*), qualora si consideri un'isocrona a 60 minuti, che include parte delle isocrone di Brescia e di Piacenza<sup>11</sup>, la quota congiunta sarebbe inferiore o pari al [5-10%] con un delta non significativo<sup>12</sup>.

- nei mercati *sub ii*) e *sub iii*), nella isocrona a 20 minuti il Gruppo Bosoni detiene quote non dissimili a quelle detenute nell'isocrona di Brescia; considerando che l'acquirente opera in tale ambito locale solo con un concessionario, l'operazione non appare idonea a determinare sostanziali mutamenti nella struttura dell'offerta non ravvisandosi, in entrambi i casi, criticità dal punto di vista concorrenziale.

**22.** Considerando le isocrone costruite intorno alle concessionarie del ramo d'azienda oggetto di acquisizione di Piacenza:

---

<sup>5</sup> [Sulla base dei dati forniti, in termini di numero di autovetture vendute Mantova rappresenta poco meno di un terzo delle vendite realizzate e Brescia e Piacenza circa un quarto.]

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

<sup>6</sup> [I dati includono le vendite anche dei "veicoli commerciali" i.e. gli autoveicoli professionali leggeri, e nel caso di Apricar sono ricomprese altresì le vendite di camion ("truck"). Si tratta per entrambe le Parti di vendite marginali rispetto a quelle degli autoveicoli.]

<sup>7</sup> [Anche considerando la segmentazione tra tipologie di vendite di veicoli, le quote in valore post concentrazione sarebbero rispettivamente del [20-25%] con un incremento contenuto al [5-10%] per le vendite di veicoli nuovi e del [5-10%] con un delta poco significativo [1-5%] per l'usato. Le vendite di veicoli commerciali sono inferiori all'1%.]

<sup>8</sup> [L'isocrona intorno a Brescia include una area significativa delle seguenti Province: Cremona, Mantova, Bergamo, Verona e una parte di quella di Piacenza.]

<sup>9</sup> [Non si ravvisano sostanziali differenze anche considerando la segmentazione tra vendite di veicoli nuovi e usati, le quote in valore post concentrazione sarebbero infatti rispettivamente del [10-15%] con un incremento contenuto al [5-10%] e del [5-10%] con un delta inferiore all'1%. Del tutto marginale la quota nella vendita di veicoli commerciali.]

<sup>10</sup> [Si tratta della stima di quote in volume. Anche considerando la segmentazione delle vendite tra autovetture nuove e usate, l'operazione non determina un significativo incremento della posizione di mercato di Bosoni: per le auto nuove l'aumento, in volume, sarà del [1-5%] e la quota congiunta post concentrazione di circa il [15-20%]. Per le auto usate l'incremento della quota sarà marginale inferiore all'1%, con una quota congiunta del [5-10%].]

<sup>11</sup> [Va al riguardo sottolineato che tale isocrona sono presenti numerosissimi concessionari delle Province di Modena, Reggio Emilia e Parma collocati lungo l'asse della Via Emilia che attraversa le città capoluogo di Provincia che operano in concorrenza con Gruppo Bosoni.]

<sup>12</sup> [Anche in questa isocrona la segmentazione delle vendite tra autovetture nuove e usate non muta le conclusioni raggiunte in precedenza.]

- nel mercato *sub i*), nella isocrona a 40 minuti, a seguito dell'operazione la variazione della quota di mercato di Gruppo Bosoni è del [1-5%] con una quota di mercato congiunta che risulterebbe del [5-10%] circa<sup>13</sup>.
- nel mercato *sub i*), qualora si consideri un'isocrona a 60 minuti, che include parte delle isocrone di Brescia e di Mantova<sup>14</sup>, la quota congiunta sarebbe inferiore o pari al [5-10%] con un delta *post* concentrazione non significativo<sup>15</sup>;
- nei mercati *sub ii*) e *sub iii*), nella isocrona a 20 minuti il Gruppo Bosoni detiene quote significativamente inferiori a quelle detenute nell'isocrona di Brescia (circa un terzo in meno) e considerando che l'acquirente opera solo con un concessionario, l'operazione non appare idonea a determinare sostanziali mutamenti nella struttura dell'offerta non ravvisandosi, in entrambi i casi, criticità dal punto di vista concorrenziale.

**23.** In virtù di quanto considerato, si ritiene che nei mercati di riferimento l'operazione non avrà effetti pregiudizievoli per la concorrenza, non determinando modifiche sostanziali nella struttura concorrenziale degli stessi.

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*

---

<sup>13</sup> *[Si tratta della stima di quote in volume. Anche considerando la segmentazione delle vendite tra autovetture nuove e usate, l'operazione non determina un significativo incremento della posizione di mercato di Bosoni: per le auto nuove l'aumento sarà del [1-5%] e la quota congiunta post concentrazione di circa il [10-15%]. Per le auto usate l'incremento della quota sarà marginale inferiore all'1%, con una quota congiunta del [1-5%.]*

<sup>14</sup> *[Rientrano nell'isocrona in esame le città di Parma, Piacenza, Lodi, Crema e Cremona in cui operano numerosissimi e qualificati concessionari in concorrenza con Gruppo Bosoni.]*

<sup>15</sup> *[Anche in questa isocrona la segmentazione delle vendite tra autovetture nuove e usate non muta le conclusioni raggiunte in precedenza.]*