

**I791 - MERCATO DEL NOLEGGIO AUTOVEICOLI A LUNGO TERMINE***Provvedimento n. 26519*

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 30 marzo 2017;

SENTITO il Relatore dott.ssa Gabriella Muscolo;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTO l'articolo 101 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea;

VISTO il Regolamento n. 1/2003 del Consiglio del 16 dicembre 2002, concernente l'applicazione delle regole di concorrenza di cui agli articoli 81 e 82 del Trattato CE (oggi articoli 101 e 102 del TFUE);

VISTA la propria delibera del 22 luglio 2015, con la quale è stata avviata un'istruttoria ai sensi dell'articolo 14 della legge n. 287/90, nei confronti dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, di Ald Automotive Italia S.r.l, di Alphabet Italia Fleet Management S.p.A., di Arval Service Lease Italia S.p.A., di EuropCar Italia S.p.A., di Hertz Italiana S.r.l., di Lease Plan Italia S.p.A., di Maggiore Rent S.p.A., di Win Rent S.p.A., volta ad accertare eventuali violazioni dell'articolo 101 TFUE nel mercato del noleggio di autoveicoli a lungo termine;

VISTA la propria delibera del 2 dicembre 2015, con la quale è stato disposto il rigetto degli impegni presentati da Ald Automotive Italia S.r.l, Alphabet Italia Fleet Management S.p.A., Arval Service Lease Italia S.p.A., EuropCar Italia S.p.A., Lease Plan Italia S.p.A. e dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici, ritenendo sussistente l'interesse dell'Autorità a procedere all'accertamento dell'infrazione;

VISTA la propria delibera del 10 dicembre 2015 con la quale è stato disposto: *a)* di estendere soggettivamente il procedimento alle società Athlon Car Lease Italy S.p.A., Lease Plan Italia S.p.A. (con specifico riferimento alle incorporate BBVA Renting S.p.A., BBVA Autorenting S.p.A. e Nolauto Genova System-NGS S.r.l.), Car Server S.p.A., Vodafone Automotive Italia S.p.A. (già Drive Service S.p.A.), GE Capital Services S.r.l., Alphabet Fleet Management S.p.A. (con specifico riferimento all'incorporata Ing Car Lease S.p.A.), Leasys S.p.A., Locauto S.p.A., Mercury S.p.A., Mercedes Benz Charterway S.r.l., Overlease S.r.l. in liquidazione, Program di autonoleggio Fiorentino S.r.l., PSA Renting Italia S.p.A. e Volkswagen Leasing GMBH Branch Italiana; e *b)* di estendere oggettivamente e soggettivamente il procedimento alle condotte poste in essere nel mercato del *fleet management* dalle società Ald Automotive Italia S.r.l., Arval Service Lease Italia S.p.A., Automotive Service Group S.r.l., Car Full Service S.r.l., Vodafone Automotive Italia S.p.A. (già Drive Service S.p.A., anche con riferimento all'incorporata Cobra Italia S.p.A.), Car Server S.p.A., Fleet Support S.r.l., GE Capital Services S.r.l., Lease Plan Italia S.p.A. (anche con riferimento all'incorporata Nolauto Genova System - NGS S.r.l.), Leasys S.p.A., Overlease S.r.l. in liquidazione, Volkswagen Leasing GmbH Branch Italiana, nonché dall'Associazione di categoria Aniasa - Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici;

VISTA la propria delibera del 9 novembre 2016 con la quale è stata disposta la proroga del termine di chiusura del procedimento al 31 marzo 2017, al fine di garantire alle imprese coinvolte un congruo termine per l'esercizio dei diritti di difesa e così dare piena applicazione al principio del contraddittorio, e il cambio del responsabile del procedimento;

VISTA la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie, trasmessa alle imprese coinvolte in data 7 dicembre 2016;

VISTA la documentazione acquisita nel corso dell'istruttoria;

CONSIDERATO quanto segue:

## **I. I SOGGETTI INTERESSATI**

### ***a) Le imprese***

1. Ald Automotive Italia S.r.l (di seguito, "Ald") è una società con sede legale a Roma, soggetta all'attività di direzione e coordinamento del gruppo bancario Société Générale S.A.<sup>1</sup>. La società è attiva sia nella fornitura di servizi di noleggio a lungo termine (di seguito, "NLT") che nella fornitura di servizi di *fleet management* (di seguito, "FM"). Nell'esercizio 2015 Ald ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 976 milioni di euro.

2. Alphabet Fleet Management S.p.A., inclusa l'incorporata Ing Car Lease S.p.A., (di seguito, "Alphabet") è una società con sede legale a Roma, soggetta all'attività di direzione e coordinamento del gruppo BMW AG, attivo nella costruzione di autoveicoli<sup>2</sup>. La società è attiva nella fornitura di servizi di NLT. Nell'esercizio 2015 Alphabet ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 310 milioni di euro.

3. Arval Service Lease Italia S.p.A. (di seguito, "Arval") è una società con sede legale a Firenze, soggetta all'attività di direzione e coordinamento del gruppo bancario BPN Paribas S.A.<sup>3</sup>. Arval è attiva sia nella fornitura di servizi di NLT che nella fornitura di servizi di FM. Nell'esercizio 2015 Arval ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 1.206 milioni di euro.

4. Athlon Car Lease Italy S.p.A. (di seguito, "Athlon") è una società con sede legale a Roma, appartenente al gruppo finanziario olandese De Lage Landen, a sua volta controllato dal gruppo bancario olandese Rabobank. Athlon è attiva nella fornitura di servizi di NLT in Italia, a far data dal 2009, a seguito dell'acquisizione della società Masterlease Italia S.p.A. Nell'esercizio 2015 Athlon ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 99,6 milioni di euro.

5. Automotive Service Group S.r.l. (di seguito, "Automotive Service") è una società con sede legale a Roma, il cui capitale sociale è detenuto da due persone fisiche. La società svolge, in via esclusiva, attività di mediazione nei mercati della locazione e del noleggio a lungo termine di autoveicoli. Nell'esercizio 2015 Automotive ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 3 milioni di euro.

6. Car Full Service S.r.l. (di seguito, "Car Full") è una società con sede legale a Milano, il cui capitale privato è interamente detenuto da persone fisiche. La società è attiva, in Italia, nella fornitura di servizi di FM. Nell'esercizio 2015 Car Full ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 6 milioni di euro.

---

<sup>1</sup> Ald ha acquisito, nel 2008, la società Local Rent, successivamente fusa per incorporazione in Ald.

<sup>2</sup> Nel 2011 Alphabet ha acquisito la società Ing Car Lease S.p.A., attiva nella fornitura di servizi di NLT, successivamente fusa per incorporazione in Alphabet.

<sup>3</sup> Nel novembre del 2015, Arval ha acquistato il ramo di azienda di GE Capital Services S.r.l., attivo nella fornitura di servizi di NLT e di FM. Cfr. doc. 7.279.

**7.** Car Server S.p.A. (di seguito, “Car Server”) è una società con sede legale a Reggio Emilia, il cui capitale sociale è interamente detenuto da cooperative italiane<sup>4</sup>. La società è attiva in Italia sia nella fornitura di servizi di NLT che in quella di servizi di FM. Nell’esercizio 2015, Car Server ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 183,5 milioni di euro.

**8.** EuropCar Italia S.p.A. (di seguito, “EuropCar”) è una società con sede legale a Bolzano, soggetta all’attività di direzione e coordinamento di EuropCar International SASU, gruppo attivo a livello mondiale nei servizi di autonoleggio. EuropCar è attiva, in Italia, nella fornitura di servizi di noleggio a breve termine (in seguito anche “NBT”). Nell’esercizio 2015, EuropCar ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 236,6 milioni di euro.

**9.** Fleet Support S.r.l. (di seguito, “Fleet Support”) è una società con sede legale a Roma, il cui capitale sociale è interamente detenuto da persone fisiche<sup>5</sup>. Fleet Support è attiva in Italia nelle attività di pratiche auto e, solo in misura marginale nella fornitura di servizi di FM. Nell’esercizio 2015 Fleet Support ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 2 milioni di euro.

**10.** GE Capital Services S.r.l. (di seguito, “GE Capital”) è una società con sede legale a Roma, il cui capitale sociale è detenuto dal gruppo americano General Electric. GE Capital è stata attiva in Italia sia nella fornitura di servizi di NLT sia in quella dei servizi di FM, fino al novembre 2015, quando il ramo di azienda della società che si occupava di tali servizi è stato acquistato da Arval<sup>6</sup>. Nell’esercizio 2015 GE Capital ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 259,8 milioni di euro.

**11.** Hertz Italiana S.r.l. (di seguito, “Hertz”) è una società con sede legale a Roma, appartenente all’omonimo gruppo Hertz Netherlands Holdings N.V., attivo a livello mondiale nei servizi di autonoleggio. Hertz è attiva, in Italia, nella fornitura di servizi di NBT. Nell’esercizio 2015 Hertz ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 274 milioni di euro.

**12.** Lease Plan Italia S.p.A., incluse le incorporate BBVA Renting S.p.A., BBVA Autorenting S.p.A. e Nolauto Genova System–NGS S.r.l., (di seguito, “Lease Plan”) è una società con sede legale a Roma, appartenente al gruppo Lease Plan Corporation N.V., a sua volta interamente controllato da Global Mobility Holding B.V., le cui azioni sono possedute al 50% rispettivamente dal gruppo automobilistico Volkswagen AG e dalla società di investimento Fleet Investments B.V. Lease Plan è attiva, in Italia, sia nella fornitura di servizi di NLT che in quella di servizi di FM. Nell’esercizio 2015 Lease Plan ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 809 milioni di euro.

**13.** Overlease S.r.l. in liquidazione (di seguito, “Overlease”) è una società con sede a Roma, attiva nel NLT ma in liquidazione dal 2009<sup>7</sup>. Il 51% del capitale sociale di Overlease è detenuto da Lease Plan. Nel 2015 Overlease ha registrato un fatturato inferiore ai 30.000 euro.

---

<sup>4</sup> Cfr. doc. 6.255.

<sup>5</sup> Cfr. doc. 6.244.

<sup>6</sup> Cfr. doc. 7.279.

<sup>7</sup> Cfr. doc. 6.259. Inoltre, la società nel corso del tempo ha effettuato diverse acquisizioni, tra cui, ai fini del presente procedimento, nel 2006, la società NGS e nel 2013, le società del gruppo BBVA (BBVA Renting e BBVA Autorenting). Nel 2013, NGS e le società del gruppo BBVA si sono fuse per incorporazione in Lease Plan.

**14.** Leasys S.p.A. (di seguito, “Leasys”) è una società con sede legale a Torino, appartenente al gruppo bancario FCA Bank S.p.A., a sua volta congiuntamente controllato dal gruppo automobilistico Fiat e da Credit Agricole Consumer Finance, società del gruppo bancario Credit Agricole<sup>8</sup>. Leasys è attiva sia nella fornitura di servizi di NLT che in quella di servizi di FM. Nell’esercizio 2015 Leasys ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 578 milioni di euro.

**15.** Locauto S.p.A. (di seguito, “Locauto”) è una società con sede legale a Milano, a capo dell’omonimo gruppo attivo, in Italia, nella fornitura di servizi di NLT e di NBT per il tramite della società Locauto Rent S.p.A.<sup>9</sup> Nell’esercizio 2014 Locauto ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 65,6 milioni di euro.

**16.** Maggiore Rent S.p.A. (di seguito, “Maggiore Rent”) è una società con sede legale a Roma, appartenente alla Maggiore Finanziaria di Partecipazioni, soggetta all’attività di direzione e coordinamento di Avis Budget, che l’ha acquisita nel 2015. Maggiore Rent è attiva in Italia nella fornitura di servizi di NBT. Nell’esercizio 2015 Maggiore Rent ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 152 milioni di euro.

**17.** Mercedes Benz Charterway S.r.l. (di seguito, “Charterway”) è una società con sede legale a Trento, il cui capitale sociale è detenuto dall’omonimo gruppo automobilistico e dalla società finanziaria Mercedes Benz Financial Services Italia S.p.A. Charterway è attiva in Italia nella fornitura di servizi di NLT. Nell’esercizio 2015 Charterway ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 75,5 milioni di euro.

**18.** Mercury S.p.A. (di seguito, “Mercury”) è una società con sede legale a Verona, soggetta ad attività di direzione e coordinamento di Fingiana S.p.A. La Società, nata nel 1994, e successivamente acquisita dalla famiglia Folonari - attiva nel diverso settore vitivinicolo - è attiva nella fornitura di servizi di NTL<sup>10</sup>. Nell’esercizio 2015 Mercury ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 10 milioni di euro.

**19.** Program di autonoleggio Fiorentino S.r.l. (di seguito, “Program”) è una società con sede legale a Firenze, appartenente al gruppo inglese Salford Van Hire Ltd, attivo nella fornitura di servizi di NLT<sup>11</sup>. Program, del pari, è attiva in Italia nella fornitura di servizi di NTL. Nell’esercizio 2015 Program ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 16,8 milioni di euro.

**20.** PSA Renting Italia S.p.A. (di seguito, “PSA Renting”) è una società con sede legale a Milano, appartenente al gruppo automobilistico francese PSA Peugeot Citroen, a sua volta controllato da Banque PSA<sup>12</sup>. PSA Renting è attiva in Italia nella fornitura di servizi di NTL. Nell’esercizio 2015 PSA Renting ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 27,9 milioni di euro.

---

<sup>8</sup> Cfr. doc. 7.310. Inoltre, la società ha acquisito, nel 2010, la società Savarent.

<sup>9</sup> Cfr. doc. 6.220.

<sup>10</sup> Cfr. doc. 6.232.

<sup>11</sup> Cfr. doc. 6.213.

<sup>12</sup> Cfr. doc. 7.282.

**21.** Vodafone Automotive Italia S.p.A., già Drive Service S.p.A, (di seguito, “Vodafone Automotive”) è una società con sede legale a Varese, interamente controllata da Vodafone Global Enterprise Limited (VGE). Vodafone Automotive (già Cobra Italia) è attiva in Italia sia nella fornitura di servizi di NLT che in quella di servizi di FM<sup>13</sup>. Nell’esercizio 2015 Vodafone Automotive ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 70,7 milioni di euro.

**22.** Volkswagen Leasing GmbH Branch Italiana (di seguito, “Volkswagen Leasing”) è una società di nazionalità tedesca, con sede secondaria a Milano, appartenente all’omonimo gruppo automobilistico. Volkswagen Leasing è attiva in Italia sia nella fornitura di servizi di NLT che in quella di servizi di FM. Nell’esercizio 2014 Volkswagen Leasing ha realizzato un fatturato in Italia pari a circa 14 milioni di euro.

**23.** Win Rent S.p.A. (di seguito, “Win Rent”) è una società con sede legale a Bolzano, il cui capitale sociale è detenuto da Italfin Roma S.p.A., società attiva nella mediazione creditizia, e da due persone fisiche<sup>14</sup>. Win Rent è attiva nella fornitura di servizi di NLT. Nell’esercizio 2014 Win Rent ha realizzato in Italia un fatturato pari a circa 53,8 milioni di euro.

**b) L’Associazione di categoria ANIASA**

**24.** L’Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio e Servizi Automobilistici Aniasa è un’Associazione volontaria di imprese, che rappresenta oltre il 95% delle imprese attive nei mercati dei servizi di NLT e di FM. Secondo le informazioni presenti sul sito web dell’Associazione, per le aziende associate Aniasa cura, *inter alia*, “la raccolta e l’elaborazione dei dati utili al monitoraggio del mercato dell’autonoleggio”. In particolare, per quanto qui di interesse, il nuovo Statuto dell’Associazione prevede, tra gli scopi perseguiti, la promozione e l’organizzazione di “ricerche, studi, dibattiti e convegni sull’attività delle imprese associate; nello svolgimento di tali attività saranno assicurate tutte le garanzie in termini di compliance antitrust anche con riferimento alla raccolta e diffusione dei dati statistici”<sup>15</sup>.

**25.** Sono organi di Aniasa: l’Assemblea Generale, il Presidente, il Comitato di Presidenza, i Provisori, il Collegio dei revisori e le Assemblee di Sezione (costituite per ciascuna delle attività sopra elencate - NBT, NLT e FM)<sup>16</sup>.

**26.** Ai fini della trattazione di specifiche tematiche di interesse per gli associati, all’interno dell’Associazione sono stati istituiti dei gruppi di lavoro composti da membri designati dalle associate, che possono avvalersi dell’attività di consulenti esterni. Tali gruppi di lavoro sono presieduti da un componente del Comitato di Presidenza. Dal sito web dell’Associazione

---

<sup>13</sup> In particolare, nel 2014 Vodafone Automotive ha acquistato il gruppo Cobra, del quale faceva parte la società Cobra Italia attiva, tra gli altri nella fornitura di servizi di FM e, quanto meno fino alla fine del 2011, nel NLT. Tali ultimi servizi, in particolare, erano offerti da Cobra Italia, che a sua volta aveva acquisito con fusione per incorporazione, nel 2012, Drive Service, la quale è via via uscita dal mercato (gli ultimi contratti stipulati da Drive service risalgono al 2008 e sono andati via via a scadenza). A seguito dell’acquisizione, Cobra Italia ha cambiato la propria denominazione in Vodafone Automotive. Cfr. doc. 6.251.

<sup>14</sup> In data 1 settembre 2015, la società Intesa San Paolo S.p.A., indicata in sede di avvio di istruttoria come facente parte della compagine azionaria di Win Rent, ha inoltrato istanza di rettifica del provvedimento di avvio al fine di tenere conto del fatto che la stessa non fa più parte della compagine azionaria di Win Rent; successivamente, la società ha reiterato tale richiesta in data 5 aprile 2016, formulando, al contempo, istanza di partecipazione alla procedura istruttoria. In data 15 aprile 2016, l’istanza di partecipazione di Intesa è stata rigettata in quanto ritenuta tardiva ai sensi dell’art. 7, del D.P.R. n. 217/98. Il presente provvedimento, in ogni caso, tiene conto della summenzionata modifica della compagine azionaria di Win Rent.

<sup>15</sup> V. l’art. 2 dello Statuto approvato dall’Assemblea straordinaria l’11 luglio 2016. Cfr. doc. 7.314, all. 7.

<sup>16</sup> Cfr. gli artt. 8 e ss. dello Statuto.

emergono diversi gruppi di lavoro tra i quali, per quanto rileva in questa sede, il Gruppo di Lavoro Dati statistici (in seguito anche “GDL” o “GDL Dati statistici”).

## II. L'ATTIVITÀ ISTRUTTORIA SVOLTA

27. In data 29 luglio 2015 si sono svolti gli accertamenti ispettivi presso le sedi dell'Associazione di categoria e delle società associate, finalizzati ad acquisire elementi probatori in merito alla sussistenza dell'intesa.

28. In data 21 e 22 settembre 2015 è proseguito, presso gli Uffici dell'Autorità e alla presenza della società Arval, l'accertamento ispettivo condotto in data 29 luglio 2015 presso la sede di detta Società, ad esito del quale sono stati acquisiti numerosi documenti su supporto digitale, che - non potendo essere visionati il giorno dell'ispezione - sono stati custoditi dai funzionari dell'Autorità in un plico sigillato.

29. In data 9 settembre 2015, EuropCar ha chiesto la restituzione di taluni documenti acquisiti in sede di accertamento ispettivo presso la sede della società, ritenuti inconferenti rispetto all'oggetto dell'istruttoria. Tale istanza è stata accolta in data 6 novembre 2015.

30. Tra la fine del mese di agosto 2015 e la fine del mese di aprile 2016, tutti i soggetti interessati dalla procedura istruttoria hanno formulato istanze di accesso e di audizione ai sensi della legge n. 287/90 e del D.P.R. n. 217/98.

31. Nel corso della procedura le parti del procedimento hanno più volte esercitato il diritto di accesso alla documentazione contenuta nel fascicolo istruttorio<sup>17</sup>. Esse hanno, inoltre, presentato memorie e scritti difensivi<sup>18</sup>.

32. Nel corso del procedimento numerose imprese parti del procedimento sono state sentite in audizione<sup>19</sup>. Infine, in data 19 maggio 2016 è stata sentita in audizione la [omissis]<sup>\*</sup>, che, dalla documentazione acquisita risultava come uno dei clienti di servizi di NLT offerti dalle società coinvolte nella procedura istruttoria<sup>20</sup>.

33. Al fine di ricostruire l'evoluzione negli anni del circuito informativo rilevato nei mercati del NLT e del FM, in data 8 marzo 2016 è stata inviata una richiesta di informazioni all'Associazione di categoria, alla quale essa ha dato riscontro in data 21 marzo 2016.

---

<sup>17</sup> Le parti del procedimento hanno avuto accesso agli atti del procedimento inizialmente in data 20 novembre 2015. A seguito dell'estensione del procedimento istruttorio, hanno effettuato accesso agli atti le società di seguito indicate: Car Server, in data 14 gennaio 2016 e in data 29 gennaio 2016; Charterway, in data 15 gennaio 2016 e in data 29 gennaio 2016; Alphabet, nelle date 15 gennaio 2016, 5 febbraio 2016 e 13 maggio 2016; Automotive Service, GE Capital, PSA Renting, Leasys, e Vodafone Automotive, in data 29 gennaio 2016; Lease Plan e Volkswagen Leasing, in data 2 febbraio 2016; Fleet Support, in data 4 febbraio 2016; Locauto, in data 15 febbraio 2016; Athlon, in data 11 marzo 2016; Mercury e Program, in data 30 marzo 2016; Overlease, in data 18 aprile 2016. Ald, Alphabet, Arval, Athlon, Car Server, GE Capital, Lease Plan, Leasys, Locauto, Mercury, Charterway, Overlease, Program, PSA Renting, Vodafone Automotive, Volkswagen Leasing e Aniasa hanno avuto accesso agli atti del fascicolo il 19, il 20 e il 21 dicembre 2016, il 24 febbraio 2017 e, infine, il 2 marzo 2017.

<sup>18</sup> Automotive e Win Rent hanno presentato una memoria, rispettivamente, in data 8 gennaio 2016 e in data 17 maggio 2016. Ald, Alphabet, Arval, Athlon, Car Server, Charterway, GE Capital Services, Lease Plan, Leasys, Locauto, Mercury, Overlease, Program, PSA Renting, Vodafone Automotive, Volkswagen Leasing e Aniasa hanno presentato le proprie memorie finali tra il 20 e il 24 febbraio 2017.

<sup>19</sup> L'associazione Aniasa è stata sentita in data 17 giugno 2016; Program in data 2 maggio 2016; Locauto in data 6 maggio 2016; Athlon in data 9 maggio 2016; PSA Renting in data 10 maggio 2016; Mercury in data 11 maggio 2016; Charterway in data 12 maggio 2016; Alphabet in data 16 maggio 2016; Car Server in data 23 maggio 2016; Vodafone Automotive in data 24 maggio 2016; Volkswagen Leasing in data 25 maggio 2016; Fleet Support in data 26 maggio 2016; Ald in data 31 maggio 2016; Lease Plan in data 1° giugno 2016; Leasys in data 6 giugno 2016; GE Capital in data 13 giugno 2016; e Arval in data 7 luglio 2016.

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

<sup>20</sup> Cfr. doc. 6.236.

34. Allo scopo di analizzare compiutamente le caratteristiche del mercato, in data 22 giugno 2016, sono state chieste informazioni alle principali imprese attive nel NLT concernenti numero e caratteristiche delle maggiori gare indette dalla clientela *business* pubblica o privata e dalla Pubblica Amministrazione cui le società hanno preso parte nell'ultimo quinquennio. Contemporaneamente, in pari data, sono state formulate alle società Enel S.p.A. (di seguito, "Enel"), Eni S.p.A. (di seguito, "Eni"), Telecom Italia S.p.A. (di seguito, "Telecom"), Ferrovie dello Stato S.p.A. (di seguito, "FSI") e Poste Italiane S.p.A. (di seguito, "Poste") richieste di informazioni finalizzate a comprendere modalità e frequenza di approvvigionamento dei servizi di NLT.

35. Tutti i soggetti destinatari delle predette richieste di informazioni hanno fornito risposta alle stesse<sup>21</sup>.

36. Alcune imprese parti del procedimento hanno, inoltre, fornito ulteriori informazioni relative alle iniziative assunte a seguito dell'avvio della procedura istruttoria e successivamente al rigetto degli impegni<sup>22</sup>.

37. In data 7 dicembre 2016 è stata inviata alle imprese interessate la Comunicazione delle Risultanze Istruttorie (di seguito, "CRI") nella quale si addebitava alle sole Ald, Alphabet, Arval, Athlon, Car Server, Charterway, GE Capital, Lease Plan, Leasys, Locauto, Mercury, Overlease, Program, PSA Renting, Vodafone Automotive, Volkswagen Leasing e Aniasa, una violazione dell'art. 101 TFUE per aver posto in essere uno scambio di informazioni restrittivo della concorrenza nel mercato del NLT.

38. L'audizione finale dinanzi al Collegio, inizialmente prevista per l'8 febbraio 2017 e poi prorogata su richiesta delle imprese, si è svolta il 1° marzo 2017.

### III. LE RISULTANZE ISTRUTTORIE

#### III.1 Premessa

39. Il procedimento istruttorio è stato avviato per accertare la sussistenza di un'intesa tra gli operatori del NLT volta a realizzare, attraverso uno scambio di informazioni, un coordinamento delle loro strategie commerciali contrario all'articolo 101 TFUE.

Esso è stato poi esteso al diverso mercato del FM, che identifica l'insieme dei servizi concernenti la sola gestione della flotta aziendale, della quale il cliente rimane proprietario. Tale decisione si giustificava in quanto, successivamente agli accertamenti ispettivi era stata rinvenuta documentazione relativa al settore del FM, dalla quale emergeva che numerose imprese - solo in parte coincidenti con quelle destinatarie del provvedimento di avvio - avevano fornito dati individuali all'associazione Aniasa e ricevuto da quest'ultima *report*, a cadenza trimestrale e annuale in formato disaggregato, tali da poter chiaramente individuare ciascuna delle imprese partecipanti alla rilevazione. Pertanto, anche i *report* relativi al settore del FM avrebbero potuto essere astrattamente idonei a dar vita ad una restrizione della concorrenza.

40. Tuttavia, già nell'ambito della CRI, le contestazioni sono state circoscritte al mercato del NLT, escludendo, per contro, il mercato del FM, in quanto le statistiche elaborate in sede Aniasa

---

<sup>21</sup> Le imprese destinatarie della richiesta di informazioni hanno risposto, rispettivamente, nelle date di seguito indicate: Lease Plan, Car Server, Athlon in data 4 luglio 2016; Volkswagen Leasing e Alphabet, in data 5 luglio 2015; Ald, in data 7 luglio 2016; Arval, in data 14 luglio 2016; Leasys in data 22 luglio 2016. Le società clienti dei servizi di NLT hanno risposto alla richiesta di informazioni, rispettivamente nelle date riportate nel prosieguo: Telecom ed Eni, in data 4 luglio 2016; Poste, in data 5 luglio 2016; FSI, in data 8 luglio 2016; Enel, in data 12 luglio 2016.

<sup>22</sup> Charterway, in data 12 maggio 2016 e 2 settembre 2016; Ald, in data 31 maggio 2016 e 7 luglio 2016; Aniasa, in data 17 giugno 2016 e 12 luglio 2016; Alphabet, in data 4 agosto 2016; Arval, in data 7 luglio 2016, 14 luglio 2016 e 1 settembre 2016.

relativamente a tale ultimo mercato non sono state ritenute tali da influenzare le politiche commerciali delle aziende che offrono servizi di FM.

41. Innanzitutto, come risulta dalle informazioni acquisite nel corso del procedimento, i dati riguardanti il mercato del FM non erano omogenei, in quanto le statistiche scambiate contemplavano sia operatori che si occupano delle attività e dei servizi che tradizionalmente caratterizzano i servizi di FM (ad esempio, Lease Plan) sia operatori che svolgono solo una parte di tali servizi (ad esempio, la gestione delle multe, come nel caso di *Fleet Support*<sup>23</sup>) o che si occupano solo della predisposizione di antifurti satellitari ovvero, ancora, che svolgono servizi di natura telematica (ad esempio, Vodafone Automotive<sup>24</sup>) o, infine, che non sono proprio presenti sul mercato del FM puro (ad esempio, Volkswagen Leasing<sup>25</sup>).

42. In secondo luogo, nel corso delle audizioni condotte dagli Uffici con le società coinvolte, è emerso che i dati elaborati da Aniasa relativi al FM, in più di un caso, non derivavano da dati forniti dalle imprese, ma erano stati stimati dall'Associazione<sup>26</sup>.

43. Nel corso della procedura istruttoria è emerso, infine, che il FM è un mercato di dimensioni molto contenute e in forte contrazione: i clienti e, in particolare, le aziende di grandi dimensioni non possiedono più parchi auto di proprietà come negli anni '80-'90 (per la gestione dei quali servirsi di imprese che offrono servizi di FM), ma preferiscono ricorrere ai servizi di NLT<sup>27</sup>.

44. Sempre nella CRI le società EuropCar, Hertz, Maggiore e Win Rent sono state considerate estranee alla fattispecie oggetto di contestazione, in quanto, a seguito degli accertamenti ispettivi effettuati in data 29 luglio 2015, è emerso che esse sono esclusivamente presenti nel mercato del NBT, non oggetto dell'attività istruttoria.

45. Pertanto, nel prosieguo verranno descritte le risultanze istruttorie raccolte con riguardo al mercato del NLT e alle condotte ivi poste in essere dalle sole Ald, Alphabet, Arval, Athlon, Car Server, Charterway, GE Capital, Lease Plan, Leasys, Locauto, Mercury, Overlease, Program, PSA Renting, Vodafone Automotive, Volkswagen Leasing e Aniasa (di seguito congiuntamente indicate come le "Parti").

### **III.2 Il noleggio a lungo termine**

46. Lo scambio di informazioni realizzato dalle Parti, per il tramite e con il contributo organizzativo dell'Associazione di categoria Aniasa, ha ad oggetto l'attività di NLT di veicoli sull'intero territorio nazionale.

47. La disciplina applicabile all'attività di NLT si rinviene negli articoli 82 e 84 del codice della strada<sup>28</sup>, che regolano la locazione di veicoli senza conducente.

L'art. 82 del codice della strada distingue due diverse destinazioni d'uso dei veicoli: l'uso proprio e l'uso di terzi (art. 82, comma 3). In particolare, secondo il successivo comma 4 della norma, "*si ha l'uso di terzi quando il veicolo è utilizzato, dietro corrispettivo, nell'interesse di persone diverse dall'intestatario della carta di circolazione*". Nell'uso di terzi rientra, ai sensi del successivo comma 5, lettera a), anche la locazione senza conducente (e, dunque, il NLT).

---

<sup>23</sup> Cfr. doc. 7.280.

<sup>24</sup> Cfr. doc. 6.251.

<sup>25</sup> Cfr. doc. 6.256.

<sup>26</sup> Cfr. doc. 6.244.

<sup>27</sup> Cfr., ad esempio, doc. 7.315.

<sup>28</sup> V. il d. lgs. n. 285 del 30 aprile 1992, e ss.mm.ii.

Secondo l'art. 84 del codice della strada, infine, “*un veicolo si intende adibito a locazione senza conducente quando il locatore, dietro corrispettivo, si obbliga a mettere a disposizione del locatario, per le esigenze di quest'ultimo, il veicolo stesso*”.

48. In particolare, il NLT consiste nell'offerta di servizi di locazione di veicoli (e di connessi servizi accessori di gestione) per un lungo periodo<sup>29</sup>. Il canone di noleggio, comprensivo di tutti i servizi connessi all'uso del veicolo e contrattualizzati tra le parti, viene corrisposto sulla base di rate mensili che - ove i servizi accessori richiesti restino immutati nel tempo - rimangono fisse per tutta la durata del contratto<sup>30</sup>. Alla scadenza del contratto di locazione il veicolo è restituito al proprietario<sup>31</sup>.

49. Secondo quanto emerso nel corso dell'istruttoria, il canone di noleggio viene generalmente definito essenzialmente in base a due componenti:

a) una componente finanziaria, che a sua volta comprende due variabili: *i*) il costo del veicolo, dato dal prezzo di acquisto del veicolo nuovo al quale si sottrae il suo valore residuo alla fine del contratto di NLT, e *ii*) il costo del denaro;

b) una componente servizi, che include il costo di servizi quali, ad esempio, la manutenzione ordinaria e straordinaria, il pagamento dei bolli e dell'assicurazione auto, la gestione dei sinistri<sup>32</sup>.

50. Sebbene la determinazione dei canoni di noleggio si basi per tutti gli operatori sulla combinazione delle tre variabili fondamentali summenzionate - il costo del denaro, il costo del veicolo<sup>33</sup> e il costo dei servizi accessori<sup>34</sup> - l'istruttoria ha evidenziato come sul mercato si osservi un elevato grado di dispersione e variabilità dei canoni da un contratto all'altro. In particolare, l'associazione Aniasa ha sostanzialmente concluso per il tramite di alcune elaborazioni economiche prodotte nel corso del procedimento (su cui v. meglio *infra* § 78)<sup>35</sup>.

51. In generale, i canoni di noleggio, anche a parità di vettura locata, variano più o meno sensibilmente, oltre che per la tipologia di servizi accessori richiesti, anche in ragione della tipologia di operatori. Le società di medie e piccole dimensioni generalmente praticano canoni più elevati rispetto agli operatori di grosse dimensioni che, invece, offrono servizi a prezzi più competitivi, potendo queste ultime beneficiare, *inter alia*, di significativi sconti sugli acquisti delle automobili<sup>36</sup> o di un costo del denaro inferiore.

### ***III.3 Lo scambio di informazioni tra le Parti***

52. Dalla documentazione acquisita nel corso del procedimento istruttorio è emersa l'esistenza di uno scambio di informazioni tra operatori attivi nel mercato del NLT, realizzato per il tramite e con il contributo organizzativo di Aniasa<sup>37</sup>.

#### **a) L'attività posta in essere nell'ambito del GDL Dati statistici**

53. Dalle evidenze in atti emerge che, quantomeno a far data dal 2011 e fino al 20 novembre 2014<sup>38</sup>, le Parti si sono incontrate nel GDL Dati statistici<sup>39</sup>, al quale partecipavano solitamente i

<sup>29</sup> Cfr. *ex multis*, Provvedimento AGCM n. 14714, del 14 settembre 2005, relativo al caso C7244 – *Axus Italiana/Ramo di azienda Autosystem Società di Servizi*.

<sup>30</sup> Cfr. doc. 6.213.

<sup>31</sup> Cfr. doc. 1.16, allegato 1.1.

<sup>32</sup> Cfr. *ex multis*, doc. 6.257, nonché doc. 2.26, CD doc. 6.

<sup>33</sup> Al netto del valore residuo.

<sup>34</sup> Cfr. doc. 6.220, doc. 6.226, doc. 6.251, doc. 7.280, doc. 6.257, doc. 6.259 e doc. 7.315.

<sup>35</sup> V. doc. 11.527.

<sup>36</sup> Cfr. doc. 6.220, doc. 6.213.

<sup>37</sup> Cfr. doc. 1.4, allegato 3, docc. 2, 3, 5, 6, e 135 e doc. 3.49, allegato 1, doc. 18.

responsabili *marketing* e i responsabili del controllo di gestione delle Società<sup>40</sup>. Nell'ambito di tali incontri, gli operatori di NLT hanno definito la tipologia e le modalità di redazione delle statistiche associative elaborate da Aniasa.

54. A partire dal 2013, il GDL ha, inoltre, ideato taluni strumenti tesi a garantire la qualità e la puntualità dei dati scambiati, nonché a permettere un efficace funzionamento del circuito ideato, anche attraverso l'omogeneizzazione dei dati di *input* forniti da ciascuna impresa ad Aniasa.

55. In particolare, è stata redatta una "lettera di impegno", una cui bozza è stata acquisita agli atti, la quale prevede per le associate l'impegno a "*fornire ai competenti Uffici Aniasa i dati statistici richiesti e condivisi nell'ambito dell'attività associativa, con completezza, precisione e rispetto dei termini concordati, attenendosi agli standard di qualità definiti*" e a indicare "*il Responsabile della fornitura dei dati, impegnandosi a comunicare in caso di avvicendamento di persone i riferimenti del nuovo responsabile*"<sup>41</sup>.

56. Unitamente alla citata lettera di impegno, con particolare riferimento alle modalità di diffusione dei dati, il GDL ha elaborato anche un principio di "*reciprocità informativa*", in virtù del quale i dati forniti dalle imprese circolavano in forma disaggregata solo tra le associate che fornivano a loro volta i propri dati disaggregati<sup>42</sup>.

57. Infine, con il supporto tecnico di una società di consulenza terza denominata GR Advisory, il GDL ha ideato un "Glossario", nel quale erano presenti utili informazioni sulle modalità di invio dei dati dalle associate all'Associazione e sulla corretta compilazione di tutti i campi contenuti nelle molteplici schede di cui si compongono le rilevazioni statistiche dell'Associazione<sup>43</sup>. Tale strumento aveva il fine di uniformare e raffinare i dati di *input* inviati ad Aniasa da tutte le imprese partecipanti al circuito<sup>44</sup>.

#### **b) I dati scambiati tra le Parti**

58. I dati censiti da Aniasa e inviati dagli associati, anche in forma disaggregata, per singola impresa riguardavano una molteplicità di variabili tra cui il fatturato da contratti di noleggio (mln euro), il fatturato da rivendita usato (mln di euro), il fatturato totale (mln di euro), il totale veicoli usati venduti, i veicoli in noleggio a fine anno, la flotta media in noleggio a lungo termine, il fatturato medio/mese (euro), la durata media dei contratti di noleggio (mesi), il chilometraggio medio/anno, i dipendenti, le immatricolazioni, il prezzo medio al chilometro<sup>45</sup>.

59. Le informazioni scambiate tra le imprese aderenti ad Aniasa erano organizzate in tre *database* (annuale, trimestrale e mensile) che l'Associazione provvedeva ad alimentare sulla base delle informazioni ricevute dalle imprese e a diffondere tra le imprese stesse a scadenze predefinite<sup>46</sup>.

---

<sup>38</sup> Data nella quale si è tenuto l'ultimo GDL Dati statistici in versione ristretta. Cfr. doc. 7.314.

<sup>39</sup> Prima dell'avvio del procedimento istruttorio, esistevano in Associazione 8 gruppi di lavoro, a carattere consultivo-propositivo, composti da esperti designati dalle Associate, di seguito indicati: rapporti sindacali; trasporti e mobilità; normativa fiscale; rapporti con i Comuni ed altri enti territoriali; sicurezza; problematiche assicurative; *remarketing* e valori residui e Osservatorio dati e statistiche (cfr. doc. 2.26, allegato 6).

<sup>40</sup> V. doc. 7.315.

<sup>41</sup> Cfr. doc. 1.4, allegato 3, doc. 83; doc. 2.25, allegato 20; 3.49, allegato 1, doc. 66.

<sup>42</sup> Cfr. doc. 1.4, allegato 3, doc. 3; doc. 1.4, allegato 3, doc. 72; doc. 1.16, allegato 2, doc. 66.

<sup>43</sup> Cfr. doc. 2.26, CD doc. 4.

<sup>44</sup> Cfr. doc. 1.4, allegato 3, doc. 124; doc. 1.4, allegato 3, doc. 70; doc. 2.26, allegato 1, doc. 4; doc. 2.26, CD, doc. 3; doc. 7.315.

<sup>45</sup> Si tratta della media dei prezzi praticati dalle società di autonoleggio per chilometro. Cfr. doc. 1.16, allegato 3.

<sup>46</sup> Cfr. *ex multis*, doc. 1.4, allegato 3, doc. 39-50, doc. 1.16, allegato 2, doc. 22.

Ciascuno dei tre *database* si caratterizzava in base all'orizzonte temporale di riferimento, all'ampiezza dei dati e al livello di disaggregazione dei rilasci.

60. Su base annuale, entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento, le imprese si scambiavano dati relativi a numerose variabili in forma disaggregata, tra le quali i dati relativi al fatturato, la flotta di veicoli noleggiati da ciascun operatore nell'anno di riferimento, il numero di auto immatricolate da ciascuna compagnia nell'anno di riferimento, informazioni sulla clientela, anche con riferimento alla localizzazione geografica, il numero di addetti, dati relativi all'attività di rivendita dei veicoli usati, una volta conclusi i relativi contratti di noleggio<sup>47</sup>.

61. Il database trimestrale presentava alcune differenze rispetto a quello annuale giacché, per un verso, censiva un numero inferiore di variabili (fatturato, flotta, immatricolazioni, chilometri percorsi, durata dei contratti e rivendita dei veicoli usati) e, per altro verso, per ciascuna variabile censita, forniva una serie di elaborazioni relative al confronto con il corrispondente dato relativo al trimestre precedente, al numero di società in crescita e di quelle in decrescita, nonché, ove pertinente, alla quota delle prime quattro compagnie e delle ulteriori quattro.

62. Il *database* mensile dava conto soltanto delle variabili relative alla flotta, agli ordini e alle immatricolazioni<sup>48</sup> (entrambi anche al netto del numero di auto destinate al noleggio a lungo termine destinato ad operatori di noleggio a breve termine o RAC), e alla rivendita di auto usate. Per ciascuna variabile, disaggregata per tipologia di veicoli (per il resto, si tratta di informazioni fornite in via aggregata), venivano rilevate le quantità<sup>49</sup> con riferimento sia al mese cui si riferiva la rilevazione, sia a tutti i mesi ad esso precedenti nello stesso anno solare.

63. A tali *database* se ne è aggiunto un altro a partire dagli inizi del 2014 denominato "scheda riepilogativa *fast view*". Tale raccolta conteneva unicamente variabili, in forma aggregata, relative al fatturato, alla flotta e alle immatricolazioni<sup>50</sup> di un *panel* di soggetti indicati da Aniasa nella *mail* di accompagnamento che precedeva l'invio dei dati alle associate<sup>51</sup>.

#### **III.4 Attività delle Parti successive all'avvio del procedimento istruttorio**

64. Alphabet, Arval, EuropCar, Lease Plan e Aniasa hanno presentato impegni di natura strutturale e comportamentale, poi rigettati sulla base dell'interesse dell'Autorità a procedere all'accertamento dell'infrazione.

Dalla documentazione acquisita è emerso che Aniasa ha di fatto implementato autonomamente parte degli impegni proposti ovvero ha avviato le procedure atte ad attuarne la restante parte.

65. Innanzitutto, l'Associazione ha sospeso dal 29 luglio 2015 le attività del GDL Dati statistici – in vista di un futuro scioglimento<sup>52</sup> – e, dunque, ogni attività che avesse ad oggetto la circolazione di informazioni concernenti il comparto del NLT<sup>53</sup>. Specularmente, alcune imprese hanno sospeso le attività di invio dei dati all'Associazione a far data dal 29 luglio 2015<sup>54</sup>.

---

<sup>47</sup> Cfr. doc. 1.16, allegato 3.

<sup>48</sup> V. doc. 1.16, allegato 2.76.

<sup>49</sup> Numero di ordini, numero di nuove auto immatricolate, numero di auto in flotta e numero di veicoli usati rivenduti.

<sup>50</sup> V. doc. 1.16, allegato 2.76.

<sup>51</sup> Cfr. doc. 2.25, allegato 15.

<sup>52</sup> V. doc. 7.314, all. 3.

<sup>53</sup> V. doc. 7.314, all. 3 e all. 4.

<sup>54</sup> Cfr. docc. 3.73 e doc. 3.77. Inoltre, Alphabet si è impegnata, in particolare, a non partecipare più a programmi di rilevazione statistica, anche esterni ad Aniasa, che presentino modalità di aggregazione e tempistiche di rilascio potenzialmente in contrasto con la normativa a tutela della concorrenza. V. doc. 3.77.

66. Inoltre, Aniasa ha avviato le procedure per affidare l'attività di raccolta dei dati relativi al NLT ad un soggetto terzo, che non abbia alcun tipo di collegamento con l'Associazione<sup>55</sup>. Con specifico riferimento alla tipologia dei dati elaborati, l'Associazione intende ridurre il novero delle informazioni che il soggetto terzo comunicherà alle associate e procedere ad una circolazione delle informazioni esclusivamente in forma aggregata.

Peraltro, nel luglio 2016 l'Assemblea straordinaria di Aniasa ha approvato un nuovo Statuto nel quale si prevede, *inter alia*, la verbalizzazione di tutte le riunioni del Comitato di Presidenza dell'Associazione e l'istituzione di un Organo di Vigilanza<sup>56</sup>.

67. Infine, l'Associazione si è dotata di Linee Guida in coerenza con quelle in materia *antitrust* adottate da Confindustria, volte a prevenire ogni azione e/o comportamento anche solo potenzialmente suscettibile di porsi in contrasto con la normativa a tutela della concorrenza e a sanzionarne le eventuali violazioni<sup>57</sup>.

68. Da ultimo, la documentazione acquisita testimonia che alcune società, tra cui Arval, Lease Plan, Alphabet, Car Server e Charterway hanno integrato o implementato *ex novo* dei programmi di *compliance antitrust* contenenti, oltre ai temi generali di diritto della concorrenza, uno specifico approfondimento sulla tematica dello scambio di informazioni sensibili e specifiche linee guida relative alla partecipazione dei propri dipendenti alle riunioni associative, all'individuazione dei comportamenti vietati e alla realizzazione di un ciclo di addestramento interno in merito al rispetto della normativa *antitrust*<sup>58</sup>.

#### IV. LE ARGOMENTAZIONI DELLE PARTI

69. Le Parti hanno avuto modo di esporre le proprie posizioni sia nel corso delle audizioni sia presentando memorie scritte, nell'ambito dell'istruttoria e in occasione dell'audizione finale. Nel prosieguo si dà conto delle principali difese addotte, raggruppate per tematiche.

##### *a) La definizione del mercato rilevante*

70. Alcune imprese parti del presente procedimento ritengono che nel caso di specie il mercato rilevante debba essere definito valutando adeguatamente le dinamiche di sostituzione dal lato della domanda e dell'offerta, e quindi tenendo conto anche del *leasing* e del NBT, oltre che del NLT<sup>59</sup>. Altre, invece, ritengono che, considerato che i veicoli dati a noleggio appartengono a categorie molto diverse tra loro (ad es. una Mercedes o una Panda), queste non possono far parte del medesimo ambito merceologico<sup>60</sup>.

##### *b) La qualificazione della fattispecie*

71. Le Parti ritengono che lo scambio di informazioni *de qua* non integri un'intesa vietata ai sensi dell'art. 101 TFUE, innanzitutto in quanto, a loro avviso, non vi sono stati contatti tesi ad instaurare una cooperazione anticoncorrenziale<sup>61</sup>. Ad esempio, esse affermano che gli incontri in seno al GDL sono stati sporadici, che la "lettera di impegno" non è mai stata firmata e che il

---

<sup>55</sup> V. doc. 7.314, all. 4.

<sup>56</sup> V. doc. 7.314, all. 7; doc. 10.520.

<sup>57</sup> V. doc. 7.314, all. 7.

<sup>58</sup> V. doc. 8.336, doc. 8.337, doc. 8.338, doc. 8.347, doc. 8.349.

<sup>59</sup> V. doc. 11.531.

<sup>60</sup> V. doc. 11.537.

<sup>61</sup> V. doc. 11.550.

“principio di reciprocità” è sconfessato dall’inadempienza e dai ritardi di molte imprese associate negli invii dei dati ad Aniasa<sup>62</sup>.

72. Inoltre, le Parti ritengono che lo scambio di informazioni non abbia ad oggetto la fissazione di prezzi futuri o di quantità future. Viceversa, esse affermano che i dati oggetto di scambio in ambito associativo siano qualificabili come dati storici e, dunque, siano inidonei a condizionare le strategie commerciali degli operatori di NLT<sup>63</sup>.

73. Le variabili oggetto di scambio, peraltro, secondo le Parti, non sono strategiche né danno accesso ad informazioni strategiche per l’attività svolta dalle Parti sul mercato<sup>64</sup>. In particolare, a questo riguardo, secondo alcune imprese, dai dati ricevuti non sarebbe possibile ricavare informazioni dettagliate in merito ai canoni praticati dagli operatori del settore, ma solo a valori medi o a mere *proxy*<sup>65</sup>. La conoscenza di tali valori medi, a sua volta, non sarebbe idonea a determinare o prevedere le strategie commerciali dei concorrenti, dato che i canoni di noleggio sono frutto della combinazione di una molteplicità di fattori che variano enormemente da impresa a impresa<sup>66</sup> e che non sono stati oggetto di scambio<sup>67</sup>.

74. Quanto alla possibilità che la conoscenza e la combinazione di tutte le variabili scambiate possano condurre ad inferire le tre variabili fondamentali utili a definire il canone di noleggio (il costo del denaro, il costo del veicolo e il costo dei servizi accessori), diverse imprese hanno messo in luce come non sia dimostrato dalle evidenze a fascicolo che esiste un procedimento semplice e univoco per giungere alla determinazione di tali variabili, e dunque del canone di noleggio, a partire dalle variabili scambiate<sup>68</sup>. Parimenti, esse sottolineano che, anche laddove esistente, tale procedimento non è stato condiviso né reso noto in altro modo dalle Parti ai concorrenti<sup>69</sup>.

75. Aniasa ha, peraltro, prodotto uno studio che mostra come lo scambio informativo occorso in sede associativa non ha causato alcuna apprezzabile differenza nei canoni mediamente applicati dalle imprese di NLT, né ha avuto alcun effetto significativo sulla dispersione dei prezzi. Peraltro, a parità di tutte le caratteristiche contrattuali rilevanti e a parità del contesto di mercato, le scelte di prezzo effettuate dalle imprese rimangono significativamente eterogenee tra loro. E ciò, secondo Aniasa, è in parte il risultato di sostanziali divergenze nelle politiche di *pricing* delle imprese, incompatibili con un’ipotesi collusiva<sup>70</sup>.

76. Infine, esse hanno evidenziato come, in alcuni casi, le informazioni scambiate siano aggregate (ad esempio, nel *report* mensile e nel *fast view*) e corrispondano a dati pubblici o comunque reperibili *aliunde*<sup>71</sup>.

77. Pertanto, alla luce di queste caratteristiche, secondo le Parti, lo scambio informativo avvenuto in sede associativa non integra un’intesa restrittiva della concorrenza “per oggetto” ai sensi dell’art. 101 TFUE.

---

<sup>62</sup> V. docc. 11.531, doc. 11.536, doc. 11.539, doc. 11.540 e doc. 11.546.

<sup>63</sup> Cfr. i verbali di audizione delle parti citate.

<sup>64</sup> V. doc. doc. 11.525, doc. 11.526, doc. 11.527, doc. 11.529, doc. 11.536, doc. 11.538, doc. 11.539, doc. 11.540, doc. 11.542, doc. 1.544, doc. 11.547 e 11.550.

<sup>65</sup> Cfr. doc. 6.232 e doc. 11.526.

<sup>66</sup> Cfr. doc. 7.282, doc. 7.310 e doc.11.526.

<sup>67</sup> Cfr., ad esempio, doc. 7.315 e doc. 7.280.

<sup>68</sup> V. doc. 11.527, doc. 11.536, doc. 11.546, doc. 11.547 e doc. 11.550.

<sup>69</sup> V. doc. 11.536.

<sup>70</sup> V. doc. 11.527, memoria economica.

<sup>71</sup> V. docc. 11.525, doc. doc. 11.536, doc.11.537, 11.542 e doc. 11.550.

78. La fattispecie *de qua* non può, secondo le Parti, neanche essere annoverata nell'ambito delle restrizioni "per effetto", in quanto gli esiti di mercato, e in particolare l'estrema dispersione dei canoni di noleggio, contraddicono qualsiasi ipotesi di collusione<sup>72</sup>. Lo scambio informativo, inoltre, secondo le Parti, non può avere effetti anticoncorrenziali sul mercato rilevante, in quanto esso si caratterizza per la presenza di un numero significativo di operatori con forti asimmetrie tra loro, di barriere all'ingresso non trascurabili ma in ogni caso non tali da impedire l'accesso e di una domanda composta in buona parte da clienti *corporate* e dalla Pubblica Amministrazione che, attraverso le gare per l'approvvigionamento, riescono a disciplinare l'eventuale potere di mercato dal lato dell'offerta<sup>73</sup>.

**c) Le ragioni dello scambio informativo**

79. Alcune Parti hanno affermato che la finalità delle rilevazioni statistiche era quella di permettere una proficua interlocuzione con le istituzioni<sup>74</sup>.

80. Secondo altri operatori - segnatamente Athlon, Car Server, Ald, Lease Plan, GE, Arval, Leasys - i dati elaborati sarebbero stati utili al fine di analizzare la posizione di mercato di ciascun operatore e il suo grado di penetrazione a livello geografico<sup>75</sup>. In altre parole, lo scambio informativo ha avuto una funzione di *benchmarking* rispetto all'andamento complessivo del mercato<sup>76</sup>, con effetti procompetitivi sul mercato.

## V. VALUTAZIONI

**a) L'esistenza di un'intesa**

81. L'istruttoria è stata avviata al fine di verificare se lo scambio di informazioni posto in essere dagli operatori del NLT potesse realizzare un coordinamento delle loro strategie commerciali e quindi fosse in grado di alterare le dinamiche competitive sia nel mercato del NLT sia in quello del FM, in violazione dell'articolo 101 TFUE. Ad esito del procedimento istruttorio, tale ipotesi istruttoria non può ritenersi confermata, dal momento che non vi sono agli atti evidenze sufficienti per giungere a tale accertamento.

**a.1) Il mercato del FM**

82. Per ciò che riguarda il mercato del FM, si osserva che non sono emersi elementi probatori idonei a supportare l'ipotesi istruttoria - prospettata con il provvedimento del 10 dicembre 2015 - di un'intesa volta a coordinare il comportamento commerciale delle Parti nell'offerta di servizi di FM, attraverso uno scambio di informazioni sensibili realizzato per il tramite e con il contributo di Aniasa.

83. Le evidenze istruttorie relative allo scambio di informazioni avvenuto in sede Aniasa relativamente al FM, unitamente alle peculiarità economiche di tale mercato sopra descritte, infatti, non sono sufficienti a dimostrare che esso sia in grado di influenzare le politiche commerciali delle aziende che offrono servizi di FM. Pertanto, alle società Ald, Arval, Automotive Service, Car Full Service, Car Server, Fleet Support, GE Capital, Lease Plan, Leasys, Vodafone Automotive, Volkswagen Leasing, nonché ad Aniasa, non è attribuibile alcuna violazione dell'art. 101 TFUE con riferimento al mercato del FM.

---

<sup>72</sup> V. doc. 11.527, memoria economica.

<sup>73</sup> V. doc. 11.527, doc. 11.529, doc. 11.540, doc. 11.542.

<sup>74</sup> Cfr. doc. 6.255, doc. 6.259, doc. 7.280, doc. 11.527, doc. 11.547 e doc. 11.550.

<sup>75</sup> Cfr. i verbali di audizione delle Parti citate.

<sup>76</sup> Cfr., ad esempio, doc. 7.310.

**a.2) Il mercato del NLT**

**84.** Preliminarmente all'analisi delle condotte poste in essere nel mercato del NLT, occorre evidenziare che, a seguito degli accertamenti ispettivi effettuati in data 29 luglio 2015, è emerso che le società EuropCar, Hertz, Maggiore e Win Rent, nei cui confronti è stato notificato l'avvio in quanto facevano parte del Comitato di Presidenza dell'Associazione Aniasa, sono esclusivamente presenti nel mercato del NBT. Le citate società sono, quindi, da considerarsi estranee alla fattispecie oggetto di contestazione con riferimento al mercato del NLT.

**85.** Per quanto riguarda, invece, i comportamenti posti in essere nel mercato del NLT dalle Parti, si osserva quanto segue.

*i) Il mercato rilevante*

**86.** Secondo quanto stabilito da costante giurisprudenza, la definizione del mercato rilevante è successiva all'individuazione dell'intesa stessa, in quanto è l'ambito merceologico e geografico all'interno del quale si realizza la concertazione a circoscrivere il mercato interessato dall'illecito<sup>77</sup>.

**87.** L'individuazione del mercato è, pertanto, funzionale alla delimitazione dell'ambito nel quale l'intesa può restringere o falsare il gioco concorrenziale<sup>78</sup>.

**88.** Lo scambio di informazioni realizzato dalle Parti ha avuto ad oggetto l'attività di NLT di veicoli sull'intero territorio nazionale. Pertanto, nel caso di specie, contrariamente a quanto sostenuto dalle Parti, il mercato rilevante coincide con tale ambito merceologico e geografico.

*ii) Lo scambio di informazioni*

**89.** La documentazione acquisita agli atti dimostra che le Parti hanno posto in essere uno scambio di informazioni, la cui tipologia e modalità di condivisione sono state definite nell'ambito degli incontri del GDL Dati statistici di Aniasa, e che si è sostanziato in un doppio flusso informativo (*bottom-up* e *top-down*) che aveva luogo nell'ambito e con il contributo di Aniasa e al quale tutte le Parti hanno contribuito.

**90.** Da questo punto di vista, contrariamente a quanto affermano le Parti, non rileva che la "lettera di impegno" sia rimasta in bozza, nella misura in cui gli obblighi in essa contenuti sono stati rispettati *de facto*, come dimostra l'avvenuta designazione da parte di tutte le imprese coinvolte nello scambio di un referente responsabile della fornitura<sup>79</sup>. Parimenti, le eventuali inadempienze e i ritardi nel flusso informativo non revocano in dubbio l'esistenza e l'applicazione del "principio di reciprocità", laddove, invece, appare dimostrato che questo fosse applicato da Aniasa, la quale monitorava e penalizzava (interrompendo il flusso *top-down*) coloro che lo disattendevano<sup>80</sup>.

**91.** Ai fini della valutazione sotto il profilo *antitrust* di uno scambio di informazioni occorre, tuttavia, fare riferimento alla consolidata giurisprudenza della Corte di Giustizia UE, secondo la quale l'idoneità di una condotta d'impresa a restringere la concorrenza deve essere valutata tenendo conto del contesto economico e giuridico nel quale essa si cala, ovvero, dunque, della "natura dei beni o dei servizi coinvolti e delle condizioni reali del funzionamento e della struttura

---

<sup>77</sup> Cfr., *ex multis*, Cons. Stato, sez. VI, 4 novembre 2014 n. 5423 Comune di Casalmaggiore – gara per l'affidamento del servizio di distribuzione del gas.

<sup>78</sup> Cfr. da ultimo Cons. Stato, sez. VI, 30 giugno 2016 n. 2947, Gare gestione fanghi in Lombardia e Piemonte.

<sup>79</sup> V. doc. 5.180, all. 7.

<sup>80</sup> V. doc. 1.4, all. 3, doc. 72; doc. 1.16, all. 1, doc. 77 e doc. 2.26, all. 1.

*del mercato*”, che dimostrano che tale condotta presenta un “*grado sufficiente di dannosità per la concorrenza*”<sup>81</sup>.

**92.** Quanto al contesto economico, nel caso di specie si osserva che il mercato italiano del NLT è un oligopolio asimmetrico con quattro grandi imprese che coprono circa l’80% del mercato e una frangia di piccole e piccolissime imprese caratterizzate da una flotta e un fatturato molto più contenuti rispetto ai grandi *player*. Contrariamente a quanto asseriscono le Parti, questa struttura di mercato è astrattamente compatibile con una pratica collusiva basata su uno scambio di informazioni: le imprese di maggiori dimensioni hanno, infatti, un vantaggio diretto a partecipare all’intesa; dal canto loro, quelle di dimensioni minori hanno un vantaggio indiretto nella misura in cui lo scambio informativo consente loro di avere un quadro certo rispetto al quale adattare i propri comportamenti.

**93.** Oltre a presentare un significativo grado di concentrazione, il mercato rilevante presenta, diversamente da quanto sostenuto dalle Parti, significative barriere all’ingresso, quantomeno per gli operatori che vogliono competere con quelli di maggiori dimensioni (ovvero i riferiti primi quattro *player*). A tal fine occorre, infatti, disporre di una notevole capacità finanziaria, di una capillare rete di assistenza distributiva a livello nazionale e di un’ampia base installata di clienti.

**94.** A ciò occorre aggiungere che alcune delle informazioni scambiate tra le Parti, tra cui, ad esempio, i fatturati individuali, la flotta media in noleggio e la durata media dei contratti, sono informazioni non pubbliche e non disponibili con tale dettaglio sul mercato, distribuite (in due casi, scambio annuale e trimestrale) in forma disaggregata a livello di singola impresa, riferite al passato ma condivise con notevole frequenza e riguardanti contratti con durata pluriennale.

**95.** Nel caso di specie, occorre dimostrare che la riferita condivisione di tali dati possiede un sufficiente grado di dannosità per il mercato, in quanto dà alle imprese la possibilità di coordinare consapevolmente i loro comportamenti futuri sul mercato in funzione delle informazioni ricevute.

**96.** Sul punto si ritiene che le evidenze a fascicolo non consentano di affermare che a partire dalle variabili scambiate in sede Aniasa nel periodo 2011-2015, con frequenza annuale, trimestrale e mensile, sia possibile giungere alla determinazione delle tre variabili principali che portano alla formulazione dei canoni di noleggio (costo dell’auto, costo del denaro, costo dei servizi accessori); né appare dimostrata l’esistenza di un procedimento comune che permetta alle imprese di giungere a tale risultato. In altri termini, non è risultato possibile, sulla base delle evidenze acquisite, risalire ad una connessione diretta o indiretta tra la conoscenza dei dati scambiati, da parte delle imprese partecipanti allo scambio di informazioni in sede Aniasa, e la definizione delle politiche commerciali delle stesse.

**97.** Per queste ragioni, nel caso di specie, in assenza di prove a supporto della suddetta connessione, lo scambio di informazioni avvenuto in ambito associativo tra le Parti non può essere considerato come avente un sufficiente grado di dannosità per il mercato, in quanto le evidenze agli atti non consentono di dimostrare che lo stesso è stato idoneo a ridurre e/o eliminare l’incertezza dei comportamenti delle Parti sul mercato.

**98.** In conclusione, le informazioni acquisite nel corso dell’istruttoria non sono sufficienti per confermare, nel caso di specie, l’ipotesi istruttoria delineata nel provvedimento di avvio del procedimento istruttorio e, quindi, ad attribuire alle Parti una violazione dell’art. 101 TFUE nel mercato del NLT.

---

<sup>81</sup> v. sentenze Corte Giust. UE, 11 settembre 2014, in causa C-67/13 P, *Groupement des cartes bancaires (CB) c. Commissione europea*, par. 51-53, con la quale i giudici euro-unitari hanno ribadito in maniera più articolata un concetto che già faceva parte dell’*acquis communautaire*. Cfr. Corte Giust., 30 giugno 1966, in causa 56/65, *Société Technique Minière (L.T.M.) c. Maschinenbau Ulm GmbH (M.B.U.)*, Raccolta della giurisprudenza 1966/00262, p. 281.

RITENUTO, pertanto, che alla luce degli elementi di fatto e di diritto illustrati, non sussistano le condizioni per contestare alle società Ald, Arval, Automotive Service, Car Full, Car Server, Fleet Support, GE Capital, Lease Plan, Leasys, Overlease, Vodafone Automotive, Volkswagen Leasing e ad Aniasa un'intesa volta a restringere o alterare il gioco della concorrenza del mercato del FM;

RITENUTO, inoltre, che alla luce degli elementi di fatto e di diritto illustrati, non sussistano le condizioni per contestare alle società Ald, Alphabet, Arval, Athlon, Car Server, Charterway, EuropCar, Hertz, GE Capital, Lease Plan, Leasys, Locauto, Maggiore Rent, Mercury, Overlease, Program, PSA Renting, Vodafone Automotive, Volkswagen Leasing, Win Rent e ad Aniasa un'intesa volta a restringere o alterare il gioco della concorrenza del mercato del NLT;

tutto ciò premesso e considerato:

### DELIBERA

che in base alle informazioni disponibili sono venuti meno i motivi di intervento nei confronti dell'Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio e Servizi Automobilistici (Aniasa) e delle società Ald Automotive Italia S.r.l, Alphabet Italia Fleet Management S.p.A., Arval Service Lease S.p.A., Athlon Car Lease Italy S.p.A., Automotive Service Group S.r.l., Car Full Service S.r.l., Car Server S.p.A., EuropCar Italia S.p.A., Fleet Support S.r.l., GE Capital Services S.r.l., Hertz Italiana S.r.l., Lease Plan Italia S.p.A., Leasys S.p.A., Locauto S.p.A., Maggiore Rent S.p.A., Mercedes Benz Charterway S.r.l., Mercury S.p.A., Overlease S.r.l. in liquidazione, Program di autonoleggio Fiorentino S.r.l., PSA Renting Italia S.p.A., Vodafone Automotive Italia S.p.A., Volkswagen Leasing GMBH Branch Italiana, Win Rent S.p.A., in relazione alle intese contestate in violazione dell'articolo 101 del TFUE.

Il presente provvedimento sarà notificato a tutte le parti del procedimento e pubblicato nel Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Avverso il presente provvedimento può essere presentato ricorso al TAR del Lazio, ai sensi dell'articolo 135, comma 1, lettera *b*), del Codice del processo amministrativo (Decreto Legislativo 2 luglio 2010, n. 104), entro il termine di sessanta giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso, ovvero può essere proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, ai sensi dell'articolo 8, comma 2, del Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, entro il termine di centoventi giorni dalla data di notificazione del provvedimento stesso.

IL SEGRETARIO GENERALE  
*Roberto Chieppa*

IL PRESIDENTE  
*Giovanni Pitruzzella*

---