

## **C11847 - TRIGANO/SEA SOCIETÀ EUROPEA AUTOCARAVAN**

Provvedimento n. 24141

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 19 dicembre 2012;

SENTITO il Relatore Dottor Salvatore Rebecchini;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

VISTA la comunicazione della società Trigano, pervenuta in data 26 novembre 2012;

CONSIDERATO quanto segue:

### **I. LE PARTI**

Trigano (di seguito, Trg) è una società di diritto francese posta al vertice dell'omonimo gruppo attivo nella fabbricazione e vendita di autocaravan (*camper*) nonché di altri prodotti quali caravan (*roulotte*), rimorchi, case mobili, modulari e prefabbricate, relativi componenti ed arredamenti, accessori e ricambi. In particolare, l'attività relativa ai *camper* si estende a diversi Paesi (tra i quali Italia, Francia, Spagna, Regno Unito, Germania), mediante una rete di concessionari multimarca, e comprende diversi marchi di fabbrica (Arca, Autostar, Benimar, Challenger, Chausson, EuraMobil, Trigano).

Trg è quotata presso la borsa valori di Parigi, ed il suo controllo risulta esercitato da una persona fisica che ne detiene il 55% circa del capitale.

Il fatturato conseguito dal gruppo Trigano nell'esercizio 2010/2011 è stato complessivamente pari a 749,0 milioni di euro, di cui 723,7 e 70,0 milioni per vendite realizzate rispettivamente nell'Unione europea e in Italia.

Sea Società Europea Autocaravan S.p.A. (di seguito, Sea) è una società italiana la cui attività consiste quasi esclusivamente nella fabbricazione e vendita di autocaravan (da cui deriva il 97% circa del fatturato, a livello tanto globale quanto nazionale; attività soltanto residuali riguardano invece caravan, ricambi e semilavorati). Anche con riferimento a Sea, l'attività relativa ai *camper* si estende a diversi Paesi (tra i quali Italia, Francia, Spagna, Germania, Belgio), sempre mediante una rete di concessionari multimarca, e comprende diversi marchi di fabbrica (Dream Motorcaravans, Elnagh/Sea, Joint Camping Car, Mc Louis, Mobilvetta).

Il controllo di Sea è riconducibile alla società lussemburghese European Recreational Vehicles S.a.r.l. (peraltro, le azioni rappresentative del capitale sociale di Sea risultano costituite in pegno a favore di diversi istituti di credito, cfr. *infra*).

Sea ha conseguito, nel corso dell'esercizio 2010/2011, un fatturato totale pari a 165,7 milioni di euro, di cui 163,1 e 60,3 milioni per vendite realizzate rispettivamente nell'Unione europea e in Italia.

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

La comunicazione in esame riguarda l'acquisizione, da parte di Trg, del controllo di Sea mediante l'acquisto dell'intero capitale sociale.

L'operazione si inserisce nel contesto della situazione di dissesto economico-finanziario in cui allo stato versa Sea, caratterizzata in particolare da una considerevole esposizione debitoria nei confronti di vari istituti bancari e da un patrimonio netto negativo. Contestualmente all'acquisizione del controllo di cui sopra, infatti, Trg procederà a rilevare un ammontare di credito vantato da diverse banche finanziatrici nei confronti di Sea, in relazione ad un contratto di finanziamento a lungo termine stipulato nel 2005 (rispetto al quale, peraltro, era già occorsa nel 2009 una ristrutturazione del debito).

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

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

Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/90 non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento CE 139/04, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge in quanto il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, dalla società di cui è prevista l'acquisizione è stato superiore a 47 milioni di euro.

#### IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

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

Da un punto di vista merceologico, il settore interessato dall'operazione in esame è quello in cui opera la società Sea oggetto di acquisizione, ossia la produzione e vendita di autocaravan (*camper*)<sup>1</sup>.

Si tratta, nel dettaglio, di particolari veicoli a motore da turismo e ricreazionali destinati al trasporto di persone e attrezzati per l'abitazione e il pernottamento durante le soste nei lunghi viaggi, nel contesto ad esempio di campeggi o altre aree autorizzate e attrezzate<sup>2</sup>. Tali veicoli, prodotti in varie dimensioni e tipologie<sup>3</sup> e contraddistinti da varie capacità prestazionali in termini di velocità e sicurezza, sono dotati di un vano guida anteriore e, integrato con esso, di un ampio abitacolo caratterizzato da volumetrie compatte e da un efficace sfruttamento degli spazi; l'abitacolo, suddiviso generalmente in più sezioni, è principalmente dotato di cabina letto, cucinotto e vano *toilette*, oltre a vari *optional* finalizzati a consentirne un'ampia e comoda abitabilità per i passeggeri.

Da un punto di vista produttivo, i *camper* vengono realizzati su telai (*chassis*) in generale prodotti da imprese del settore automobilistico (quali in via preminente Fiat, ivi attiva mediante un'impresa comune con il gruppo Peugeot Citroën), attraverso un processo produttivo caratterizzato da fasi di fabbricazione e di assemblaggio.

Da un punto di vista distributivo, le società produttrici -tra cui le parti della presente operazione- vendono i propri prodotti alla corrispondente rete di concessionari, indipendenti e multimarca<sup>4</sup>, siti nei territori dei diversi Paesi europei; di conseguenza, i concessionari di un Paese acquistano anche da società localizzate in Paesi diversi.

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

Per quel che riguarda la rilevanza geografica, il mercato del prodotto può presentare ad avviso delle parti una dimensione sovranazionale, tendenzialmente europea.

A sostegno di tale ipotesi, rileva anzitutto l'operatività sovranazionale delle principali imprese del mercato, che operano in concorrenza tra loro a tale livello. La struttura distributiva sopradescritta risulta coerente con una tale impostazione, così come l'analisi della dislocazione territoriale dei siti produttivi e di assemblaggio delle parti. In relazione a quest'ultimo aspetto, in particolare, si osserva come gli impianti di Sea siano soltanto due ed entrambi siano localizzati in Italia: ciononostante, la frazione di fatturato conseguita fuori dai confini nazionali e all'interno del contesto europeo risulta ampiamente maggioritaria (quasi il 65%). Da parte loro, i siti di Trg sono più numerosi ma ciascuno è singolarmente dedicato ad uno specifico marchio di fabbrica (in Italia Trigano e Arca; in Germania EuraMobil; in Francia Challenger, Chausson e Autostar; in Spagna Benimar), ossia ogni marchio ha di fatto un solo stabilimento a partire dal quale quel marchio viene venduto ai concessionari europei.

Giova inoltre rilevare come nel corso del tempo siano state progressivamente rimosse, all'interno dell'Unione Europea, le barriere di natura tecnica e amministrativa che potevano sussistere tra i singoli Stati<sup>5</sup> (al riguardo, in particolare, si osserva che i veicoli sono sottoposti ad una procedura di omologazione valevole a livello europeo, propedeutica alla loro commercializzazione), e come non si rilevino particolari ostacoli al commercio intracomunitario, analogamente ad esempio al caso delle auto passeggeri.

Ad ogni modo, nel caso di specie la valutazione non muterebbe anche considerando la delimitazione geografica più ristretta coincidente con un mercato del prodotto di dimensione soltanto nazionale.

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

Il mercato in esame si caratterizza infatti per la presenza di un vasto numero di operatori: oltre alle parti, sono attivi gruppi multinazionali e generalmente titolari di più di un marchio (quali Hymer con sette marchi, Rimor con un marchio, Pilote con tre marchi, Rapido con cinque marchi), cui si affiancano numerosi altri operatori di dimensione più contenuta (quali in particolare, nel contesto italiano, AdriaMobil, Giotti Line, Volkswagen Caravan, Pla, Knaus, ecc).

In ambito europeo, la quota di mercato stimata per le parti si mantiene su valori piuttosto contenuti; in particolare, Trg (17,8%) subirà ad esito dell'operazione un incremento non particolarmente considerevole per via dell'apporto di Sea (6,3%, rispetto ad un totale di 74.600 immatricolazioni nel 2011); ciò a fronte inoltre della presenza di svariati operatori concorrenti, attestati su livelli anche superiori (quali in particolare il gruppo Hymer con il 24% circa, Constructeurs Auto con il 10% circa, e i gruppi Adria, Rapido e Pilote ciascuno con il 5-6% circa).

Anche considerando la più restrittiva ipotesi di un mercato della produzione circoscritto al solo territorio nazionale, delle 7.016 unità complessivamente immatricolate nel corso del 2011 alle parti è riconducibile una frazione pari,

---

<sup>1</sup> [Cfr. da ultimo C6559 - BARCLAYS PRIVATE EQUITY/RAMO DI AZIENDA DI AUTOCARAVANS RIMOR. Provvedimento n. 13406 in Boll. n. 29/04.]

<sup>2</sup> [Diversamente, il caravan (o roulotte), che si distingue anche in ragione di caratteristiche tecnologiche e di prezzo, è un rimorchio speciale -attrezzato per l'abitazione, per esposizioni, o altro- destinato ad essere trainato da un'autovettura.]

<sup>3</sup> [Ad esempio si possono avere veicoli cosiddetti mansardati, caratterizzati da un maggiore spazio dedicato alla zona letto, veicoli cosiddetti profilati, caratterizzati da una maggiore facilità di guida, veicoli cosiddetti integrali, caratterizzati da una maggiore abitabilità.]

<sup>4</sup> [I concessionari svolgono peraltro generalmente una serie di altre attività quali assistenza e riparazioni, vendita accessori e compravendita di veicoli usati.]

<sup>5</sup> [Cfr. ad esempio C6559, cit..]

rispettivamente per Trg e Sea, al 25,1 e al 22,1%. Anche in tale più ristretto ambito geografico, la presenza di svariati operatori concorrenti consente di considerare la sussistenza di una significativa pressione concorrenziale sull'entità *post-merger*. Da questo punto di vista, rilevano anzitutto le quote di mercato detenute in particolare dal gruppo Hymer (18% circa), dal gruppo Rimor (11% circa) e da AdriaMobil (6% circa). Rilevano inoltre, in chiave più generale, alcune caratteristiche del mercato *de quo* quali l'assenza di particolari barriere all'entrata (e coerentemente l'elevato numero di operatori già presenti), nonché l'assenza di particolari ostacoli di natura tecnologica e/o brevettuale connessi all'attività produttiva e di assemblaggio, nonché ancora la non necessità di una complessa attività di ricerca e sviluppo se non connessa ai temi della sicurezza e della riduzione di peso.

Alla luce delle considerazioni che precedono, la concentrazione in esame non appare idonea a modificare significativamente le dinamiche concorrenziali nel mercato rilevante.

RITENUTO, pertanto, che l'operazione in esame non comporta, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/90, la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante nel mercato interessato, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza;

#### DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, alle imprese interessate e al Ministro dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

IL SEGRETARIO GENERALE  
*RobertoChieppa*

IL PRESIDENTE  
*Giovanni Pitruzzella*