

C12789 - POLLINI GROUP-THE FUTURE IS NEUTRAL/POLLINI'S FUTURE

Provvedimento n. 31817

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 20 gennaio 2026;

SENTITA la Relatrice, Professoressa Elisabetta Iossa;

VISTO il Regolamento (CE) n. 139/2004;

VISTA la legge 10 ottobre 1990, n. 287;

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

VISTA la comunicazione pervenuta da Pollini Group S.r.l. e The Future is Neutral S.a.s. in data 29 dicembre 2025;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Pollini Group S.r.l. (di seguito, "Pollini Group"; CF 04296770987) è una società attiva nella demolizione e smaltimento di veicoli a motore e commercio di ricambi e valorizzazione materiali di scarto, nei servizi di logistica e nell'ambito immobiliare.

Il capitale sociale di Pollini Group è detenuto da quattro persone fisiche.

Pollini Group controlla alcune società, tra le quali:

- Pollini Lorenzo e Figli S.r.l. (di seguito, "Pollini Lorenzo"; CF 02852030176), società attiva nella demolizione di autoveicoli e motoveicoli in genere e attiva nelle province di Brescia, Milano, Varese, Torino, Pavia, Mantova e Verona con un fatturato, nell'anno finanziario 2024, pari a circa [10-35]* milioni di euro, quasi interamente conseguito in Italia;

- Pollini S.r.l. (di seguito, "Pollini"; CF 02105730986), società attiva in provincia di Brescia nella cernita e vendita all'ingrosso di rottami ferrosi con un fatturato, nell'anno finanziario 2024, pari a circa [inferiore a 1 milione di] euro, interamente conseguito in Italia;

- Pollini Trasporti S.r.l. (di seguito, "Pollini Trasporti"; CF 02930780982), società attiva in provincia di Brescia nell'autotrasporto con un fatturato, nell'anno finanziario 2024, pari a circa [10-35] milioni di euro, interamente conseguito in Italia;

- Centro Servizi BS S.r.l. (di seguito, "Centro Servizi" e, insieme a Pollini Lorenzo, Pollini, Pollini Trasporti e Centro Servizi, "Target"; CF 02598640981), attiva in provincia di Brescia nel traino e soccorso stradale, con un fatturato, nell'anno finanziario 2024, pari a circa [1-10] milioni di euro, interamente conseguito in Italia.

Il fatturato consolidato realizzato da Pollini Group, nell'anno finanziario 2024, è stato pari a circa [35-100] milioni di euro, quasi interamente conseguito in Italia.

2. The Future is Neutral S.a.s. (di seguito, "TFIN" e, insieme a Pollini Group, "Parti") è una società di diritto francese, parte del Gruppo Renault attivo nell'industria automobilistica. In particolare, TFIN sviluppa soluzioni industriali per il recupero, la rigenerazione e il riciclo dei materiali.

TFIN è controllata dalla francese Circular Economy Business S.a.s., a sua volta controllata da Renault S.a.s., a sua volta controllata da Renault S.A.

Il fatturato consolidato realizzato dal Gruppo Renault, nell'anno finanziario 2024, è stato pari a circa [60-70] miliardi di euro, di cui circa [40-50] miliardi di euro sono stati realizzati nell'Unione europea e [4-5] miliardi di euro sono stati realizzati in Italia.

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

3. L'operazione comunicata (di seguito, "Operazione") consiste nell'acquisizione del controllo congiunto da parte di Pollini Group e TFIN su Pollini's Future S.r.l., società di nuova costituzione attualmente detenuta al 100% da Pollini Group e nella quale saranno conferite le Target. Nello specifico, Pollini Group trasferirà il 100% delle partecipazioni delle Target a NewCo e TFIN acquisirà da Pollini Group il 30%, mentre il restante 70% rimarrà a Pollini Group. A valle dell'Operazione, Pollini Group e TFIN controlleranno congiuntamente NewCo in virtù dei diritti di veto attribuiti a TFIN su una serie di decisioni strategiche di competenza assembleare e/o consiliare, tra cui [omissis].

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

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

4. L'Operazione costituisce una concentrazione ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera b), della legge n. 287/1990, in quanto finalizzata all'acquisizione del controllo congiunto di un'impresa. Essa rientra nell'ambito di applicazione della legge n. 287/1990, non ricorrendo le condizioni di cui all'articolo 1 del Regolamento (CE) n. 139/2004, ed è soggetta all'obbligo di comunicazione preventiva disposto dall'articolo 16, comma 1, della medesima legge in quanto il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, dall'insieme delle imprese interessate è stato superiore a 582 milioni di euro e il fatturato totale realizzato, nell'ultimo esercizio a livello nazionale, da almeno due delle imprese interessate è stato superiore a 35 milioni di euro.

IV. VALUTAZIONE DELL'OPERAZIONE

Il mercato del prodotto

5. Sotto il profilo merceologico, i settori interessati dall'Operazione sono:

- i) la raccolta e del trattamento dei veicoli fuori uso;
- ii) la distribuzione sia al dettaglio che all'ingrosso di ricambistica per autoveicoli;
- iii) la vendita di rottami ferrosi e non ferrosi;
- iv) la vendita di pneumatici di ricambio.

6. Per quanto riguarda l'attività *sub i)*, secondo la Commissione europea, la raccolta dei veicoli fuori uso costituisce un'attività distinta che rientra in un mercato merceologico specifico e separato rispetto alle altre attività della filiera del trattamento dei veicoli a fine vita¹.

7. Per quanto riguarda l'attività *sub ii)*, nell'ambito del settore della commercializzazione di parti e accessori, del quale fa parte la ricambistica per autoveicoli, è possibile individuare due tipologie di prodotti, quelli originali e quelli equivalenti (di qualità corrispondente). I pezzi di ricambio originali sono 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 tendenzialmente inferiore che varia anche a seconda della tipologia di ricambio considerato. Inoltre, le diverse tipologie di ricambi per autoveicoli (guarnizioni, pastiglie, ammortizzatori, cinghie, candele, filtri, fanaleria, ecc.) non sono tra loro sostituibili dal lato della domanda finale che dipende, evidentemente, dall'intervento di manutenzione o riparazione da effettuare. Tuttavia, si registra, sempre dal lato della domanda, una significativa sostituibilità tra ricambi originali ed equivalenti (purché 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 equivalenti². Nel settore dei componenti di ricambio la domanda è costituita prevalentemente da riparatori di motori, da autorimesse indipendenti che forniscono servizi di riparazione e assistenza e dai centri di assistenza delle grandi case automobilistiche. Le prime due categorie di clienti si approvvigionano prevalentemente da distributori indipendenti all'ingrosso, che offrono una vasta gamma di componenti fabbricati da diversi produttori e, in misura minore, dalle rivendite autorizzate delle case automobilistiche. La domanda all'ingrosso per i pezzi di ricambio non è focalizzata su uno specifico prodotto ma, al contrario, gli acquirenti richiedono la gamma completa dei pezzi di ricambio. La terza categoria di clienti, invece, si approvvigiona direttamente dalle case automobilistiche. Per quanto riguarda l'offerta, a operatori di grandi dimensioni in grado di offrire ai distributori al dettaglio una vasta gamma di prodotti per il motore, si affiancano anche operatori di dimensioni più ridotte³. Ai fini dell'Operazione, comunque, non appare necessario addivenire a una puntuale delimitazione merceologica del mercato non mutando la valutazione circa gli effetti concorrenziali che ne derivano.

8. Per quanto riguarda l'attività *sub iii)*, l'Autorità ha considerato parte di tale mercato le seguenti categorie di rottame: (a) i rottami nuovi provenienti dai processi produttivi che utilizzano prodotti semilavorati in acciaio o metallo; (b) le demolizioni industriali, ossia il rottame che proviene dalla dismissione di impianti industriali, di materiale rotabile, ferroviario o navale e di costruzioni metalliche o macchinari in generale; (c) il rottame proveniente dalla demolizione di veicoli a motore fuori uso, incluse le carcasse dei veicoli stessi, i motori e gli organi di trasmissione; e (d) il rottame che origina dalla dismissione di elettrodomestici o di altri manufatti di uso civile. Nel caso di specie, tuttavia, la definizione merceologica dei mercati rilevanti può essere lasciata aperta in quanto qualsiasi definizione non modificherebbe la valutazione concorrenziale dell'Operazione⁴.

¹ [Cfr. decisione della Commissione europea M.10249 - Derichebourg Environnement/Groupe Ecore Holding del 16 dicembre 2021.]

² [Cfr. di recente ed ex multis, C12762 - Gruppo Intergea/Domina, provvedimento n. 31721 del 12 novembre 2025, in Bollettino n. 46/2025.]

³ [Cfr. C8418 - General Motors Italia/Seim, provvedimento n. 16738 del 18 aprile 2007, in Bollettino n. 16/2007; C8556 - Alpha Private Equity Fund V/Rhiag Group, provvedimento n. 16959 del 14 giugno 2007, in Bollettino n. 24/2007 e C12161 - Autodis Italia Holding/Genfin-Gsp Europe, provvedimento n. 27173 del 23 maggio 2018, in Bollettino n. 22/2018.]

⁴ [Cfr. C10166 - Canessa/I.C.L., provvedimento n. 20144 del 22 luglio 2009, in Bollettino n. 29/2009.]

9. Per quanto riguarda l'attività *sub iv*), secondo l'Autorità tale mercato può essere distinto in sei mercati del prodotto rilevanti: (a) pneumatici di ricambio per autovetture e furgoni; (b) pneumatici di ricambio per autocarri e autobus; (c) pneumatici di ricambio per veicolo agricoli; (d) pneumatici di ricambio per veicoli atti al movimento terra; (e) pneumatici di ricambio per veicoli motorizzati a due ruote; (f) pneumatici di ricambio per veicoli non motorizzati a due ruote⁵. Tuttavia, nel caso di specie, non è necessario addivenire a una puntuale definizione merceologica dei mercati rilevanti in quanto qualsiasi definizione non modificherebbe la valutazione concorrenziale dell'Operazione.

Il mercato geografico

10. Da un punto di vista geografico, per quanto riguarda l'attività di raccolta e trattamento dei veicoli fuori uso, la Commissione europea ha considerato il mercato locale e passibile di essere suddiviso in zone di utenza di 40 km intorno ai centri autorizzati per i predetti veicoli⁶. Ai fini dell'Operazione, comunque, non appare necessario addivenire a una puntuale delimitazione geografica del mercato non mutando la valutazione circa gli effetti concorrenziali che ne derivano.

11. Con riferimento alla distribuzione di componenti di ricambio per autoveicoli, per quanto riguarda l'attività svolta al dettaglio, in ragione dei comportamenti di acquisto dei consumatori e, in particolare, dall'importanza da questi attribuita alla prossimità dei punti di vendita e assistenza, essa è stata ritenuta locale. Nei diversi precedenti relativi all'attività in questione, inoltre, l'Autorità, ha individuato mercati più precisi costituiti dalle aree intorno ai punti vendita percorribili entro un certo periodo di tempo (c.d. isocrona), così da tenere in debito conto la dimensione dei bacini di utenza dei singoli punti vendita delle imprese interessate e la propensione alla mobilità dal lato della domanda⁷. Ai fini dell'Operazione, tuttavia, non appare necessario addivenire a una puntuale delimitazione geografica non mutando la valutazione circa gli effetti concorrenziali che ne derivano. Per quanto riguarda l'attività all'ingrosso, considerato che i principali clienti dei distributori all'ingrosso sono costituiti da operatori quali riparatori di motori, autorimesse indipendenti e centri di assistenza che operano prevalentemente a livello nazionale e/o regionale, è stata ritenuta plausibile una dimensione geografica circoscritta al territorio italiano⁸.

12. Circa la vendita di rottami ferrosi e non ferrosi, l'Autorità ha ritenuto la stessa di dimensione sovranazionale, in considerazione dei notevoli flussi di importazione di rottame ferroso verso l'Italia⁹. Ai fini dell'Operazione, tuttavia, non appare necessario addivenire a una puntuale delimitazione geografica del mercato non mutando la valutazione circa gli effetti concorrenziali che ne derivano.

13. Per quanto riguarda la vendita di pneumatici di ricambio, la relativa dimensione geografica può essere individuata nell'area corrispondente all'Unione europea, in ragione del fatto che gli pneumatici sono soggetti a una comune regolamentazione europea, all'assenza di significative barriere tariffarie o di altra natura, nonché in ragione della scarsa significatività dei costi di trasporto¹⁰. Più di recente, la Commissione europea ha ipotizzato una dimensione geografica nazionale, pur non escludendo una tendenza alla dimensione SEE e lasciando comunque aperta la definizione del mercato geografico¹¹. Ai fini dell'Operazione, non appare necessario addivenire a una puntuale delimitazione geografica del mercato non mutando la valutazione circa gli effetti concorrenziali che ne derivano.

Gli effetti dell'Operazione

14. L'Operazione non appare determinare sensibili effetti per la concorrenza considerando qualsiasi definizione merceologica e geografica del mercato.

15. Innanzitutto, per quanto riguarda la raccolta e il trattamento dei veicoli fuori uso, non vi sono sovrapposizioni tra le attività delle Parti, dal momento che il Gruppo Renault non detiene sedi in Italia.

16. Per quanto riguarda la commercializzazione di parti e accessori, del quale fa parte la ricambistica per autoveicoli, mentre nel commercio al dettaglio le Parti non presentano sovrapposizioni in quanto il Gruppo Renault non vi opera, nel commercio all'ingrosso la sovrapposizione è marginale, in quanto, qualsiasi sia la definizione merceologica considerata, la quota congiunta delle Parti è comunque inferiore al [5-10%].

17. Per quanto riguarda l'attività *sub iii*), relativa alla vendita di rottami ferrosi e non ferrosi, le Parti detengono una quota congiunta inferiore al [1-5%].

18. Per quanto riguarda l'attività *sub iv*), relativa alla vendita di pneumatici di ricambio, considerata la dimensione geografica più ristretta, l'attività delle Parti presenta una sovrapposizione del tutto marginale, inferiore all'1%.

⁵ [Cfr. C8330 - Michelin Holding (Pays-Bas)/Tigar Tyres, provvedimento n. 16575 dell'8 marzo 2007, in Bollettino n. 10/2007.]

⁶ [Cfr. decisione della Commissione europea M.10249 - Derichebourg Environnement/Groupe Ecore Holding, cit..]

⁷ [Cfr. C12762 - Gruppo Intergea/Domina, cit..]

⁸ [Cfr. C8418 - General Motors Italia/Seim, cit.; C8556 - Alpha Private Equity Fund V/Rhiag Group, cit. e C12161 - Autodis Italia Holding/Genfin-Gsp Europe, cit..]

⁹ [Cfr. C10166 - Canessa/I.C.L., cit..]

¹⁰ [Cfr. C8330 - Michelin Holding (Pays-Bas)/Tigar Tyres, cit..]

¹¹ [Cfr. decisione della Commissione europea M.9000 - Bain Capital/Reifen Krieg Group del 3 agosto 2018 ed M.7643 - Cnrc/Pirelli del 1° luglio 2015.]

19. Infine, in tutti i mercati interessati dall'Operazione sono attivi numerosi e qualificati concorrenti. Pertanto, l'Operazione non è suscettibile di modificare in maniera significativa la struttura concorrenziale nei mercati in parola.

RITENUTO, pertanto, che l'Operazione non ostacola, ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 287/1990, in misura significativa la concorrenza effettiva nei mercati interessati e non comporta la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante;

DELIBERA

di non avviare l'istruttoria di cui all'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990.

Le conclusioni di cui sopra saranno comunicate, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/1990, alle imprese interessate e al Ministro delle Imprese e del Made in Italy.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Guido Stazi

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli