

C12404 - ENEL X-VOLKSWAGEN FINANCE LUXEMBOURG/JVC

Provvedimento n. 29866

L'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

NELLA SUA ADUNANZA del 29 ottobre 2021;

SENTITO il Relatore Presidente Roberto Rustichelli;

VISTO il Regolamento del Consiglio (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 della Commissione europea del 30 luglio 2021 con cui è stata trasmessa copia della notifica dell'operazione di concentrazione effettuata in pari data dalle società Enel X S.r.l. e Volkswagen Finance Luxembourg S.A.;

VISTA la propria comunicazione del 18 agosto 2021 con la quale l'Autorità ha richiesto alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 2, lettera (a) del Reg. n. 139/2004, il rinvio della valutazione dell'operazione;

VISTA la decisione della Commissione europea del 17 settembre 2021 di rinviare all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato la valutazione dell'operazione, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, lettera (b) del Reg. n. 139/2004;

VISTA la comunicazione dell'operazione ai sensi dell'articolo 16 della legge n. 287/1990, pervenuta dalle società Enel X S.r.l. e Volkswagen Finance Luxembourg S.A. il 30 settembre 2021;

VISTA la documentazione agli atti;

CONSIDERATO quanto segue:

I. LE PARTI

1. Enel X S.r.l. ("Enel X") è una società interamente controllata da Enel S.p.A. ("Enel"), società capogruppo dell'omonimo Gruppo energetico italiano, attivo in quarantotto Paesi nei settori dell'elettricità e del gas naturale. Enel X è la società del Gruppo a cui fa capo la linea di *business* dedicata ai prodotti innovativi e alle soluzioni digitali relative all'energia, ivi inclusa la mobilità elettrica dove opera nell'installazione, gestione e manutenzione di infrastrutture per la ricarica ("Charging Point, di seguito "CP") di veicoli elettrici a batteria (*Battery Electric Vehicle*, di seguito "BEV") sia in bassa che in alta potenza. Nel 2020 il Gruppo Enel ha realizzato un fatturato a livello mondiale 62,6 miliardi di euro, di cui circa 24 in Italia.

2. Volkswagen Finance Luxembourg S.A. (di seguito anche "VWFL") è una società interamente controllata da Volkswagen AG (di seguito anche "VWAG"), società di diritto tedesco, capogruppo del Gruppo Volkswagen (di seguito "Gruppo VW") attivo in tutto il mondo nello sviluppo, produzione e vendita di automobili, veicoli commerciali leggeri e pesanti, autobus, loro componenti e accessori. Il Gruppo VW comprende i marchi Volkswagen, Porsche, Audi, Škoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, SEAT, MAN, Scania e Ducati e ha, di recente, costituito la società MOIA per lo sviluppo e la commercializzazione di soluzioni per servizi di mobilità, come il *ride hailing* e il *car sharing*, attualmente attiva in Germania e Finlandia. Il Gruppo, tramite la controllata Porsche AG, detiene una partecipazione di co-controllo nell'impresa comune IONITY Holding GmbH & Co (di seguito, "Ionity")¹, attiva in tutta Europa nell'installazione, gestione e manutenzione di infrastrutture accessibili al pubblico per la ricarica ad alta potenza dei BEV². Nel 2020 il Gruppo VW ha realizzato a livello mondiale un fatturato di 222,9 miliardi di euro, di cui circa [8-9]* miliardi in Italia.

3. La nuova *Joint Venture* ("JVC") tra Enel X e VWFL è stata costituita in Italia da Enel X il 10 giugno 2021 con la denominazione sociale provvisoria di Enel X Mobility HPC S.r.l..

II. DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE

4. L'operazione notificata consiste nella creazione di una *joint venture* (di seguito "JVC") controllata congiuntamente da Enel X e VWFL, ciascuna delle quali ne deterrà il 50% del capitale sociale. Le Parti avranno una presenza paritaria sia nell'assemblea dei soci che nel consiglio di amministrazione di JVC ed entrambi gli organi decideranno all'unanimità. Gli

¹ [Vd. le decisioni della Commissione europea del 27 aprile 2017 di non opposizione all'operazione M.8376, relativa alla costituzione di IONITY e del 1° settembre 2020 e M.9572 BMW / Daimler / Ford / Porsche / Hyundai / Kia / Ionity relativa all'ingresso nella JV del Gruppo Hyundai.]

² []

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

accordi tra le Parti prevedono che in caso di stallo decisionale [omissis]. Le Parti, pertanto, eserciteranno un controllo congiunto sulla costituenda società comune.

5. JVC ha a oggetto la creazione e la gestione esclusivamente in Italia di una rete di infrastrutture di ricarica a elevata potenza, vale a dire superiore ai 100 kW (*High Power Charge*, di seguito "HPC"), pubbliche o private ad accesso pubblico (di seguito cumulativamente anche solo "pubbliche" o "pubblici") per BEV. La rete di JVC, secondo quanto comunicato dalle Parti, sarà aperta a condizioni non discriminatorie a tutti i potenziali utenti. Enel X conferirà a JVC i CP pubblici HPC che attualmente detiene sul territorio italiano.

6. Gli accordi tra le Parti prevedono, inoltre, un obbligo di non concorrenza in capo al Gruppo Enel e, sebbene con alcune eccezioni, anche in capo al Gruppo VW per un periodo [omissis].

7. Ai sensi di tale pattuizione, Enel X svolgerà l'attività di costruzione e gestione delle infrastrutture di ricarica per punti di ricarica HPC pubblici solo attraverso la propria partecipazione di co-controllo nella JVC, sia pure [omissis]. Quanto al gruppo VW, anch'esso si obbliga a svolgere tale attività di costruzione e gestione delle infrastrutture di ricarica per punti di ricarica HPC pubblici solo attraverso JVC, ma tale obbligo non coinvolge né la co-controllata Ionity né, con alcune limitazioni, le controllate Porsche AG e Audi AG. In proposito il patto di non concorrenza prevede, infatti, che Porsche AG e Audi AG possano installare cumulativamente fino ad un massimo di [100-500] CP in Italia e le altre affiliate del Gruppo VW un numero, cumulativamente, non superiore a [1-5] punti di ricarica: nel caso in cui fossero superati tali limiti, [omissis].

8. Per i servizi IT necessari allo svolgimento dell'attività di CPO, JVC verrà rifornita in esclusiva da Enel X, che trasferirà alla società comune il sistema operativo dalla stessa sviluppato per le sue correnti attività di CPO. Quanto alla fornitura a JVC di altri *input* che possono essere forniti anche dalle imprese madri (energia da Enel X e l'hardware per la realizzazione di punti di ricarica ultra veloci sia da Enel X che da VWFL), gli accordi prevedono che JVC [omissis].

III. QUALIFICAZIONE DELL'OPERAZIONE

9. L'operazione comunicata ha a oggetto la costituzione di un'impresa comune che eserciterà stabilmente tutte le funzioni di un'entità economica autonoma. Le previsioni contrattuali circa le forniture alla JVC da parte delle imprese madri implicano, infatti, che tali forniture avverranno in massima parte sulla base di procedure che comportano la contendibilità della fornitura e l'applicazione di condizioni di mercato.

10. L'operazione, pertanto, si qualifica come operazione di concentrazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lett. b) del Regolamento CE n. 139 del 20 gennaio 2004 e rientra nel suo ambito di applicazione in quanto soddisfa le condizioni previste dall'articolo 1, paragrafo 2 del medesimo Regolamento.

11. A seguito della decisione del 17 settembre 2021 con la quale la Commissione, ai sensi dell'articolo 9, comma 3 lettera b) del Reg. n. 139/2004, ha disposto che l'operazione venisse integralmente rinviata all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, alla concentrazione è applicabile la legge n. 287/1990.

12. Il patto di non concorrenza descritto ai paragrafi 6-8 sarà oggetto di approfondimento nel corso dell'istruttoria per valutarne la sua accessoria rispetto all'operazione notificata³.

IV. VALUTAZIONE DELLA CONCENTRAZIONE

A) Mercati rilevanti

13. Il Gruppo Enel e il gruppo VW sono entrambi attivi nel mercato italiano della costruzione e gestione di CP pubblici o privati ad accesso pubblico HPC, il primo attraverso i [omissis] CP detenuti da Enel X (destinati a confluire in JVC), il secondo attraverso la partecipazione (con controllo congiunto) in Ionity, che con [omissis] punti di ricarica rappresenta, attualmente, il principale operatore del mercato. Entrambi i gruppi sono attivi in due mercati verticalmente collegati al precedente, vale a dire i mercati della fornitura dei dispositivi ("hardware") per la realizzazione dei CP e della fornitura di servizi per la mobilità elettrica (*E-Mobility service Provider* "EMP").

14. Sempre con riguardo ai mercati verticalmente collegati a quello della costruzione e gestione di CP pubblici HPC in Italia, il gruppo Enel è attivo nel mercato italiano della vendita di energia elettrica al dettaglio a clienti allacciati in media e alta tensione e nel mercato della fornitura di servizi informatici per la gestione della rete di CP, mentre il gruppo VW è attivo nei diversi mercati nei quali si articola l'attività di produzione di autoveicoli (*Original Equipment Manufacturing* "OEM").

15. In ragione delle sovrapposizioni orizzontali tra le imprese madri (ivi incluse tutte le società appartenenti ai rispettivi gruppi) e dei legami verticali delle Parti con l'attività prevista di JVC, la presente operazione interessa, pertanto, i seguenti mercati rilevanti:

I. mercato della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica per BEV HPC pubbliche (mercato dei CPO);

II. mercato della vendita di energia elettrica al dettaglio a clienti allacciati in media e alta tensione;

III. mercato della fornitura di servizi informatici *back-end* e *front end* per la gestione della rete di CP ("white label services");

³ [Cfr. la "Comunicazione della Commissione in materia di restrizioni direttamente connesse e necessarie alle operazioni di concentrazione" (2001/C-188/03).]

- IV. mercato della fornitura dei dispositivi ("hardware") per la realizzazione dei CP,
V. mercato della fornitura di servizi per la mobilità elettrica (mercato degli EMP);
VI. mercati della produzione e vendita di autoveicoli (mercato degli OEM).

I. Il mercato della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica HPC pubbliche per BEV in Italia

16. Le infrastrutture per la ricarica dei BEV si caratterizzano, in primo luogo, per la differente potenza di ricarica che offrono e dalla quale dipende la diversa durata dei tempi di ricarica del veicolo. Sotto questo profilo è, quindi, possibile distinguere tra: CP con potenza di 22 kW (c.d. *quick*), CP con potenza tra 22 e 100 kW (c.d. *fast*) e CP con potenza superiore ai 100 kW (c.d. *ultrafast*).

17. In coerenza con quanto recentemente affermato dalla Commissione UE⁴, il mercato della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica HPC pubbliche con potenza superiore ai 100 kW appare rappresentare un mercato distinto rispetto a quello della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica pubbliche di potenza inferiore ai 100 kW. Tale conclusione deriva, dal lato della domanda, dalla differenza nel tempo di ricarica, molto inferiore con le ricariche ultra veloci, e dal lato dell'offerta dalla maggior complessità tecnica e più elevati investimenti che caratterizzano i CP HPC. La costruzione e gestione di infrastrutture HPC in autostrada potrebbe, altresì, individuare un mercato distinto rispetto alla attività analoga svolta al di fuori delle autostrade⁵. In questa sede non si ritiene necessario prendere fin da adesso una posizione sul punto, in quanto la stessa, per lo stato ancora iniziale della traiettoria evolutiva di questo settore in Italia, non inciderebbe sulla opportunità o meno di avviare un procedimento istruttorio in relazione all'operazione notificata. Laddove necessario, la verifica dell'inclusione o meno dei servizi di CPO all'interno e all'esterno delle autostrade in un medesimo mercato del prodotto sarà oggetto delle verifiche condotte nell'ambito del procedimento istruttorio.

18. La costruzione e gestione di CP pubblici HPC, oggetto dell'attività della società comune, comporta le seguenti attività: (1) la individuazione e acquisizione del sito appropriato per ciascun CP; (2) la progettazione dell'installazione e l'ottenimento di tutti i necessari permessi per l'utilizzo del sito; (3) la costruzione e la messa in servizio del CP e (4) la gestione e la manutenzione dello stesso. Si tratta di attività complesse che possono rappresentare in qualche situazione ostacoli allo sviluppo del settore. La domanda dei servizi di CPO è rappresentata: (i) dagli EMP, che negoziano le condizioni di accesso alle reti di CP per conto degli utenti finali che aderiscono al loro circuito; (ii) dai clienti finali che effettuano la ricarica senza intermediazione ("ad hoc"); (iii) dagli OEM che possono acquistare pacchetti di kWh da includere nel prezzo dei BEV di norma a finalità promozionali.

19. Quanto alla dimensione geografica del mercato, si osserva che per le sue caratteristiche di utilizzo da parte del cliente finale il servizio di ricarica ad alta potenza in CP pubblici è la modalità di rifornimento di auto elettriche maggiormente assimilabile al tradizionale rifornimento di carburante per le auto con motore a combustione interna. Come in quest'ultimo mercato, per gli utenti finali, ogni punto di ricarica è in concorrenza con i punti circostanti, e dunque il confronto concorrenziale avviene in prima battuta a livello locale. Nelle politiche commerciali dei CPO di CP pubblici HPC vi sono tuttavia anche fattori che operano a livello nazionale, quali ad esempio le modalità di definizione del prezzo e la stipula di contratti unici a livello nazionale con gli EMP o con clienti *business* che devono rifornire le proprie flotte di auto. Si può dunque, quantomeno in prima approssimazione, sostenere che questo mercato abbia dimensione geografica nazionale, con elementi di concorrenza locale⁶. Anche questo aspetto sarà oggetto delle verifiche condotte nell'ambito del procedimento istruttorio.

II. Il mercato della vendita di energia elettrica al dettaglio a clienti allacciati in media e alta tensione

20. L'energia è un importante *input* dell'attività di CPO e rappresenta la principale voce di costo della gestione dei CP pubblici HPC. Il [95-100]% dei CP che verranno costruiti e gestiti da JVC saranno connessi alla rete in media tensione, dunque la fornitura di energia elettrica a JVC fa parte del mercato di vendita al dettaglio di energia ai clienti finali connessi in media e alta tensione, avente dimensione nazionale secondo la consolidata prassi operativa dell'Autorità.

III. Il mercato della fornitura di servizi informatici back-end e front end per la gestione della rete di CP ("white label services")

21. La gestione della rete di CP, oggetto dell'attività di JVC; richiede la disponibilità di servizi IT ad esempio per il controllo dell'accesso alla rete o per la gestione delle eventuali criticità nel funzionamento dei CP da effettuarsi attraverso appositi strumenti per la manutenzione (*back end services*). Nel caso di contatti diretti con i clienti finali (come ad esempio per la vendita su base "ad hoc") potrebbero altresì essere necessari servizi IT che consentano l'interazione col cliente finale (*front end services*). La fornitura di servizi IT ai CPO e agli EMP di tipo *back-end* e *front-end* ("white label services") è un mercato distinto, avente in prima approssimazione dimensione nazionale⁷. Tuttavia, in questa sede non è necessaria una definizione più precisa dello stesso, perché non cambierebbe l'esito della valutazione.

⁴ [Caso COMP/M.8870-E.ON/Innogy, 17 settembre 2019.]

⁵ [In tal senso, ad esempio, ha concluso la Commissione nel caso COMP/M.8870, cit.]

⁶ [Alla medesima conclusione è giunta la Commissione nel caso COMP/M8870, cit.]

⁷ [Cfr. COMP/M8870, cit.]

IV. Il mercato della fornitura dei dispositivi ("hardware") per la realizzazione dei CP

22. JVC acquisterà da terzi anche i dispositivi ("hardware") necessari per l'allestimento dei propri CP pubblici. Il relativo mercato va con ogni probabilità ricondotto ad un sottoinsieme della fornitura all'ingrosso delle infrastrutture di ricarica. La dimensione di tale mercato è da considerarsi in prima approssimazione sovranazionale; tuttavia, anche per questo mercato non è qui necessaria una definizione più precisa dell'ambito geografico dello stesso, perché non cambierebbe l'esito della valutazione.

V. Il mercato della fornitura di servizi per la mobilità elettrica ("E-mobility service provider", "EMP")

23. L'accesso dei BEV alle colonnine di ricarica pubbliche è, di norma, intermediato da soggetti terzi (EMP) ognuno dei quali stabilisce il maggior numero possibile di accordi di interoperabilità con i vari CPO attivi sul territorio (anche attraverso operatori specializzati che hanno sviluppato apposite piattaforme di *roaming*) e offre poi ai propri clienti la possibilità di accesso alle relative reti di CP. Gli EMP rappresentano, pertanto, la principale fonte di domanda dei CPO e dunque anche di JVC. Secondo le Parti, il servizio degli EMP non è influenzato dalle caratteristiche (in termini di potenza di ricarica) dei CP cui consentono l'accesso ai clienti finali e, dunque, il mercato del servizio in questione non deve essere ulteriormente suddiviso, ad esempio per tipo di velocità della ricarica consentita dalle colonnine cui l'EMP consente di accedere (normale/veloce vs. ultra-veloce).

24. La fornitura dei servizi da parte degli EMP agli utenti finali per l'accesso ai CP pubblici rappresenta un mercato a sé, al quale nei precedenti dell'Autorità⁸ e della Commissione⁹ è stata attribuita una dimensione geografica nazionale e, in considerazione tra l'altro del raggio di attività e delle politiche di prezzo degli operatori.

VI. I mercati della produzione e vendita di autoveicoli ("Original Equipment Manufacturing", di seguito "OEM")

25. Dagli accertamenti preistruttori effettuati risulta che le case automobilistiche produttrici di BEV adottano in alcuni casi delle forme di promozione della vendita di BEV che comportano la cessione ai clienti a titolo gratuito o a prezzo scontato del rifornimento di energia elettrica per un periodo determinato. A tal fine le stesse possono sia ricorrere a servizi di EMP sia acquisire direttamente pacchetti di kWh dai CPO. Secondo le Parti notificanti, questa pratica non instaurerebbe un legame verticale diretto tra l'attività di CPO di una rete di CP pubblici HPC e la produzione e vendita di BEV, che fa parte del *core business* del gruppo VW, in quanto nel caso in cui il produttore di BEV acquistasse direttamente pacchetti di energia dal CPO¹⁰ esso opererebbe esattamente come un EMP, la cui attività consiste appunto nella vendita di servizi di ricarica agli utilizzatori di BEV. Per questo motivo, a detta delle Parti notificanti, il mercato degli OEM non andrebbe affatto considerato tra i mercati interessati dall'operazione.

26. La posizione delle Parti non appare, quantomeno in prima battuta, condivisibile. Rispetto a un EMP specializzato, che rivende sul mercato a chiunque ne sia interessato la possibilità di accedere ai servizi del CPO, trasferendo ovviamente sull'utente finale il costo dell'energia che quest'ultimo utilizza per il rifornimento, l'OEM, nella accezione sopra descritta, destina solo ai propri acquirenti di BEV i pacchetti di energia che acquista, sostiene in tutto o in parte i relativi costi e svolge tale attività esclusivamente per promuovere la vendita dei propri BEV. In astratto appare, quindi, ipotizzabile che una eventuale acquisizione di potere di mercato nei servizi di CPO possa dar luogo a effetti di *foreclosure* sul mercato verticalmente connesso della produzione e commercializzazione di BEV.

27. Nei precedenti della Commissione¹¹ la produzione e commercializzazione di auto ha dato origine a mercati diversi, ciascuno corrispondente a una categoria di auto. Al tempo stesso, la Commissione ha anche ipotizzato la possibilità di distinguere la produzione e commercializzazione di BEV dal resto della attività degli OEM, ed eventualmente di segmentare anche i BEV per tipologia di auto, pur non prendendo una posizione in merito a tali questioni. Quanto alla dimensione geografica del mercato degli OEM, sempre la Commissione ha ipotizzato¹² che potesse essere anche nazionale, pur non prendendo in quel caso una posizione definitiva sul punto.

28. Alla luce di tali argomentazioni si ritiene opportuno valutare gli effetti dell'operazione sui mercati a valle della produzione e commercializzazione di autoveicoli, partendo, in prima approssimazione e in coerenza con la definizione suggerita dalla Commissione nella decisione di rinvio della presente operazione, dalla individuazione del mercato interessato come quello della produzione e commercializzazione di BEV in Italia ma riservando all'attività istruttoria anche gli approfondimenti necessari a una sua conferma ovvero all'individuazione, in alternativa, di più mercati secondo le diverse categorie di auto elettriche prodotte e commercializzate.

⁸ [Cfr. C12224 - Dolomiti Energia Holding-Alperia/Alperia Smart Mobility, provvedimento n. 27795 del 5 giugno 2019.]

⁹ [Cfr. caso COMP/M.8870, cit.]

¹⁰ [Omissis].

¹¹ [Cfr. caso COMP/8744 - Daimler/BMW/Car Sharing JV.]

¹² [Cfr. caso COMP/8744, cit..]

B) Effetti dell'operazione

I. Effetti orizzontali

Il mercato della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica HPC pubbliche per BEV in Italia

29. Al momento della ricognizione effettuata in vista della notifica dell'operazione alla Commissione Europea, secondo le Parti i punti di ricarica HPC aperti al pubblico in Italia erano solo centotrentuno¹³. Di questi, [omissis] ([50-55]%) erano ascrivibili a Ionity, società soggetta al controllo congiunto dal gruppo Volkswagen attraverso la Porsche AG e [omissis] ([15-20]%) a Enel X Mobility S.r.l., società del gruppo Enel. I restanti punti di ricarica HPC esistenti a quel momento sul territorio italiano facevano capo a beCharge S.r.l.¹⁴ ([omissis] CP, [10-15]%), Free to X S.r.l.¹⁵ ([omissis] CP, [5-10]%), Neogy S.r.l.¹⁶ ([omissis] CP, [5-10]%), Evway e Duferco Energia S.p.A. ([omissis] CP e meno dell'1% ciascuno). Secondo questi dati, pertanto, alle Parti afferiva, congiuntamente più del [65-70]% della rete di CP pubblici HPC.

30. Con il formulario pervenuto all'Autorità il 30 settembre 2021, le Parti hanno poi aggiornato al 30 giugno il dato dei CP HPC esistenti in Italia, portandolo a duecentootto¹⁷. A fronte della crescita del numero totale, i CP di Enel X sono rimasti [omissis] e quelli di Ionity sono arrivati a [omissis], dunque, la quota complessivamente riferibile alle Parti sarebbe scesa al [45-50]%

31. La struttura attuale del mercato, nella quale le Parti detengono singolarmente (e ancor più congiuntamente) delle significative quote di mercato è tuttavia suscettibile di mutare nei prossimi anni a causa della forte espansione attesa del numero dei CP pubblici HPC, in connessione col previsto forte aumento della diffusione dei veicoli elettrici e dello stato embrionale nel quale si trova ancora, in Italia, l'evoluzione della rete di punti di ricarica per BEV ad alta potenza.

32. Gli effetti orizzontali dell'operazione sul mercato dei CPO di reti HPC vanno dunque valutati in prospettiva, sulla base delle ipotesi sui possibili sviluppi della struttura del mercato e del ruolo delle Parti.

33. Le Parti sostengono, in primo luogo che l'attività di CPO non rappresenta il *core business* del Gruppo VW, il quale dunque non ha interesse a dedicarsi se non partecipando a iniziative come Ionity o JVC e al solo fine di contribuire a promuovere la diffusione e la vendita dei BEV. Secondo le Parti, inoltre, la quota di mercato di Ionity non può essere attribuita al gruppo VW. Quest'ultimo infatti avrebbe una scarsa influenza sulla società comune in ragione della presenza di molti soci, della ridotta quota di capitale detenuta dal gruppo (20%) e della forte autonomia di Ionity rispetto ai propri azionisti. In altre parole, il gruppo VW non dovrebbe essere considerato un soggetto attivo nel mercato della costruzione e gestione di infrastrutture HPC. VW dichiara dunque che, in assenza dell'operazione, non avrebbe autonomamente sviluppato una rete di CP HPC, in concorrenza con gli altri CPO.

34. Al tempo stesso, le Parti affermano che anche la traiettoria evolutiva di JVC, inserita nel più ampio processo di grande sviluppo atteso del settore, non consentirà alla società di raggiungere, a regime, neppure il [25-30]% del numero totale dei CP HPC presenti in Italia, tenuto conto che i piani di JVC prevedono la realizzazione di tremila nuovi CP pubblici HPC entro il 2026. Da un lato, infatti, sono attesi ingenti finanziamenti per questa attività dai fondi stanziati con il PNRR. Dall'altro si registrano diverse importanti iniziative di soggetti qualificati e già attivi nel mercato (come Be Charge S.r.l. e FreeToX S.r.l.), le quali, approfittando anche dei predetti finanziamenti, avrebbero già annunciato la costruzione di reti paragonabili per ampiezza a quella programmata da JVC.

35. In conclusione, nella rappresentazione fornita dalle Parti, in prospettiva l'operazione non farebbe venir meno un potenziale concorrente autonomo sul mercato della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica HPC pubbliche per BEV e, inoltre, si inserirebbe in un contesto fortemente dinamico, nel quale numerosi soggetti svilupperanno iniziative importanti, tanto che l'operatore creato con l'operazione stessa (JVC) non sarebbe destinato affatto a detenere una posizione dominante quale CPO di CP pubblici HPC in Italia.

36. A fronte di questa ricostruzione, tuttavia, gli elementi allo stato raccolti non consentono, invece, di escludere che l'operazione possa contribuire ad accrescere la concentrazione del mercato, in ipotesi fino a consentire la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante su questo mercato.

37. In primo luogo, residuano dei dubbi in merito al fatto che il Gruppo VW possa effettivamente considerarsi disinteressato a sviluppare una propria presenza nel settore in assenza dell'operazione. Da un lato, infatti, il gruppo ha mostrato interesse per un intervento diretto nello sviluppo di una rete di CP pubblici HPC in Italia acquisendo il controllo di Ionity. Sul punto, non sembra, quantomeno in fase di prima valutazione, accoglibile la posizione delle Parti

¹³ [Non si possono considerare aperti al pubblico i [omissis] CP HPC di Tesla Inc. ("Tesla") in quanto riservati ai soli utenti in possesso di un BEV Tesla. Ancorché da notizie di stampa risulti che Tesla avrebbe intenzione di aprire al pubblico i propri punti di ricarica, ivi inclusi quelli siti in Italia, nel corso delle verifiche preistruttoriae [omissis].]

¹⁴ [Be Charge S.r.l. è la società del Gruppo ENI, attiva nei servizi di ricarica elettrica (vd. provvedimento n. 29840 del 5 ottobre 2021, di non avvio istruttoria della concentrazione C12399 - Eni/Be Power, in Bollettino n. 42/2021).]

¹⁵ [Free To X S.r.l. è la società costituita da Autos trade per l'Italia S.p.A. ("ASPI") per svolgere il ruolo di CPO nell'ambito del piano ASPI per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica ad alta potenza lungo la rete autostradale nazionale.]

¹⁶ [Neogy S.r.l. è la società comune tra Alperia S.p.A. e Dolomiti Energia S.p.A. per la fornitura di servizi di ricarica elettrica (vd. provvedimento n. 27795 del 5 giugno 2019 di non avvio istruttoria della concentrazione C12224 - Energia Holding-Alperia/Alperia Smart Mobility E, in Bollettino n. 25/2019).]

¹⁷ [Nel formulario pervenuto il 30 settembre le Parti chiariscono di non essere però in grado di ripartire tra i diversi operatori i punti di ricarica addizionali attivi al 30 giugno.]

secondo la quale la quota di mercato detenuta da Ioney non sarebbe ascrivibile al gruppo VW a causa della scarsa influenza di quest'ultimo sulle decisioni della società, posto che l'esistenza in capo a Porsche AG (società del gruppo VW che detiene le azioni di Ioney) di prerogative e capacità di influenzare la gestione della società sufficienti quantomeno a conferire il controllo congiunto è stata accertata dalla Commissione Europea. Dall'altro, [omissis]¹⁸. Del resto, la stessa previsione di una deroga al patto di non concorrenza con Enel X a vantaggio dello sviluppo di reti autonome (fino a [omissis] CP HPC) da parte di due società del gruppo (Porsche Ag e Audi AG) appare coerente con l'intenzione di dedicarsi anche autonomamente, almeno entro certi limiti, all'attività di CPO.

38. Dalla documentazione interna depositata in atti sembra poi possibile dedurre che il Gruppo Enel, principale gruppo del settore elettrico in Italia, esercente il servizio di distribuzione in gran parte del territorio nazionale e già da tempo attivo in tutta la filiera della mobilità elettrica, avrebbe per parte sua senz'altro perseguito lo sviluppo di una propria rete di CP HPC anche in assenza dell'operazione. In tali documenti, infatti, [omissis]¹⁹.

39. Gli esiti delle verifiche preistruttorie, infine, inducono anche a una più precisa qualificazione della pur certa espansione del settore nei prossimi anni, in particolare, ove si consideri il peso (e, comunque, le incertezze relative) connesse ai possibili finanziamenti al settore della mobilità elettrica inserite nel PNRR. Inoltre, sono state messe in evidenza alcune criticità che possono ostacolare gli sviluppi del settore, per alcune delle quali (disponibilità di capitali, accesso agli allacci alla rete di distribuzione, ecc.) le Parti sembrerebbero meglio attrezzate rispetto ai concorrenti.

40. Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene che allo stato non sia possibile escludere del tutto che l'operazione abbia l'effetto di creare o rafforzare una posizione dominante nel mercato dei CPO di CP pubblici HPC in Italia.

Il mercato della vendita di energia elettrica al dettaglio a clienti allacciati in media e alta tensione

41. Sul mercato italiano della vendita di energia elettrica al dettaglio a clienti allacciati in media e alta tensione è presente, tra le Parti, il solo Gruppo Enel attraverso la società Enel Energia S.p.a., che rappresenta il principale operatore, con una quota in volume che si attesta intorno al [15-20]%. Il mercato tuttavia è caratterizzato da numerosi altri operatori dinamici (Edison, Axpo, Hera, A2A) con quote tra il 5 e il 10% ciascuno.

42. La domanda in questo mercato è costituita da numerose altre modalità di utilizzo dell'energia elettrica a scopo produttivo, rispetto alle quali la parte attribuibile a JVC rappresenta una quota marginale, anche nella prospettiva di una crescita della sua dimensione. Secondo le stime disponibili, infatti, la previsione del consumo di energia per la mobilità elettrica da punti di ricarica pubblica nel 2030 è di circa 3 TWh²⁰, a fronte di vendite a clienti allacciati in media e alta tensione che nel 2019 sono state di 124 TWh e nel 2020 115 TWh²¹.

43. Per questi motivi e considerando, altresì, che l'acquisizione di energia da parte di JVC avverrà attraverso procedure che consentono la contendibilità della fornitura e la sua aggiudicazione a prezzo di mercato, si può concludere che dall'operazione non derivino effetti in grado di incidere in maniera significativa sulla concorrenza nel mercato della vendita al dettaglio di energia elettrica a clienti allacciati in media e alta tensione.

Il mercato della fornitura di servizi informatici back-end e front end per la gestione della rete di CP ("white label services")

44. Sul mercato della fornitura di servizi IT ai CPO e agli EMP di tipo *back-end* e *front-end* ("white label services") in Italia non è presente il Gruppo VW mentre vi opera il Gruppo Enel, attraverso Enel X, con un fatturato esiguo²², in quanto il Gruppo Enel si dedica a questi servizi essenzialmente per l'autoproduzione. Il *software* messo a punto dal gruppo a tal fine verrà ceduto per sei anni a JVC ma il valore di tale contratto arriverebbe, nel momento di massima espansione della rete di CP di JVC, a soli [inferiore a un milione di] euro totali. Inoltre, in Italia operano numerosi fornitori di servizi *white label* per CPO ed EMP, quali Siemens, ABB e altri. Anche su questo mercato, pertanto, l'operazione non appare suscettibile di avere effetti restrittivi della concorrenza.

Il mercato della fornitura dei dispositivi ("hardware") per la realizzazione dei CP

45. Secondo le informazioni fornite con il formulario, le Parti, ancorché non escludano che in futuro possano decidere diversamente, non sono allo stato attive nel mercato della fornitura dei dispositivi *hardware* per CP HPC se non in forma di mera rivendita o per l'autoconsumo e comunque in misura trascurabile. Per questo motivo, l'operazione non produce effetti significativi sul mercato della fornitura di dispositivi *hardware* per lo svolgimento dell'attività di CPO di una rete di punti di ricarica HPC.

¹⁸ [In particolare, [omissis].]

¹⁹ [Dalla documentazione raccolta in sede preistruttoria risulta, altresì, che [omissis].]

²⁰ [Cfr. Motus-E, "Il futuro della mobilità elettrica: l'infrastruttura di ricarica in Italia al 2030", report ottobre 2020. Secondo questa stima, il fabbisogno totale di energia elettrica per la mobilità nel 2030 (dunque, tramite CP privati e pubblici) sarà di circa 10 TWh, dei quali il 28% attinti da punti di ricarica pubblici.]

²¹ [Per le vendite totali di energia elettrica a tutte le utenze allacciate in media e alta tensione cfr. ARERA, Relazione Annuale 2021, "Stato dei servizi 2020", pag. 125.]

²² [La vendita a terzi dei propri sistemi IT per CPO e EMP ha comportato nel 2020 incassi inferiori ai [10.000-50.000] euro.]

II. Effetti verticali

Il mercato della fornitura di servizi per la mobilità elettrica ("E-mobility service provider", "EMP")

46. Le Parti risultano entrambe attive quali EMP in Italia. In particolare, Enel X Italia S.r.l. società che agisce come EMP all'interno del Gruppo Enel, detiene una quota di mercato stimata dalle Parti nel [20-25]%. Il gruppo VW è, invece, presente attraverso la controllata Volkswagen Group Charging GmbH ("Elli") che, tuttavia, ha appena iniziato la propria operatività, avendo generato nel 2020 un fatturato in tale attività di appena [100-500] euro. Secondo quanto rappresentato dalle parti, in Italia sono attivi con quote significative anche altri EMP quali Duferco Energia ([20-25]%), BeCharge ([15-20]%) e EvWay ([5-10]%).

47. Le Parti sostengono che sia gli EMP che i CPO, per la natura stessa del loro *business*, avrebbero un incentivo a interfacciarsi con il maggior numero possibile di controparti e, dunque, ogni rapporto verticale esistente in questi settori non sarebbe idoneo a produrre alcuna forma di foreclosure. La valutazione risulterebbe confermata dal fatto che anche il modello di *business* di JVC prevede una apertura su base non discriminatoria della propria rete di CP a tutti gli EMP.

48. Si osserva, tuttavia, che nel caso di specie, per quanto concerne la capacità e gli incentivi delle Parti a precludere l'accesso ad operatori concorrenti ai CP HPC appare opportuno svolgere ulteriori accertamenti posto che essi potrebbero essere alterati dalla costituzione, in capo a importanti operatori attivi nel mercato degli EMP quali Enel X e VW, di una posizione dominante sul mercato della costruzione e gestione dei CP HPC.

49. Per questi motivi non si può escludere allo stato che l'operazione, coinvolgendo due gruppi molto grandi in entrambi presenti nel mercato dei servizi di EMP in Italia, sia suscettibile di ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato in questione.

I mercati della produzione e vendita di autoveicoli ("Original Equipment Manufacturing", di seguito "OEM")

50 Secondo quanto comunicato dalle Parti, il Gruppo VW detiene una quota inferiore al [15-20]% sul mercato della produzione e commercializzazione di BEV in Italia, dal quale invece è del tutto assente il gruppo Enel. Tale quota, tuttavia, potrebbe dover essere rivista laddove l'istruttoria rivelasse la necessità di definire un diverso perimetro per i mercati del prodotto, ad esempio attraverso l'individuazione di mercati distinti secondo la categoria di auto. Le Parti sostengono, altresì, che a oggi la pratica di acquistare pacchetti prepagati di energia per offrirla insieme al BEV non sarebbe seguita da nessun OEM in Europa, mentre invece, come anticipato, gli accertamenti preistruttori compiuti suggeriscono l'esistenza di esempi contrari.

51 Più in generale, le Parti affermano che l'operazione, comunque, non potrebbe avere effetti restrittivi sul mercato dei BEV perché la JVC sarebbe impegnata a vendere i propri servizi a condizioni non discriminatorie anche in ragione degli incentivi generati dalle caratteristiche stesse dell'attività di CPO, per la quale ci sarebbe un evidente interesse ad ampliare quanto più possibile l'utilizzo dei punti di ricarica.

52 Anche sotto il profilo della capacità e degli incentivi delle Parti ad adottare comportamenti di *input foreclosure*, similmente a quanto affermato per il mercato degli EMP, sembra opportuno svolgere ulteriori accertamenti posto che, quantomeno in astratto, essi potrebbero essere alterati dalla costituzione, in capo ad un importante produttore di BEV quale il Gruppo VW, di una posizione dominante sul mercato della costruzione e gestione dei CP HPC.

53 Per le ragioni esposte, allo stato non appare possibile escludere che l'operazione in oggetto sia suscettibile di ostacolare in modo significativo la concorrenza effettiva nel mercato in questione.

RITENUTO, pertanto, necessario procedere a un ulteriore approfondimento istruttorio dal momento che non è possibile escludere del tutto che l'operazione in esame sia suscettibile di determinare, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 287/1990, la creazione o il rafforzamento di una posizione dominante, tale da eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza, nel mercato della costruzione e gestione di infrastrutture di ricarica pubbliche HPC per BEV in Italia, nel mercato nazionale della fornitura di servizi per la mobilità elettrica e nel mercato o nei mercati della produzione e commercializzazione dei BEV in Italia;

RITENUTO, altresì, che il patto di non concorrenza descritto in precedenza non è allo stato compiutamente valutabile in termini di accessibilità o meno all'operazione e sarà, quindi, anch'esso oggetto di valutazione nel corso del procedimento;

DELIBERA

a) l'avvio dell'istruttoria, ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della legge n. 287/90, nei confronti delle società Enel X S.r.l. e Volkswagen Finance Luxembourg S.A.;

b) la fissazione del termine di giorni dieci, decorrente dalla data di notificazione del presente provvedimento, per l'esercizio da parte dei legali rappresentanti delle Parti, ovvero da persone da esse delegate, del diritto di essere sentiti, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge n. 287/1990, precisando che la richiesta di audizione dovrà pervenire alla Direzione Energia e Industria di Base della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità, almeno tre giorni prima della scadenza del termine sopra indicato;

c) che il responsabile del procedimento è la Dott.ssa Letizia Giliberti;

d) che gli atti del procedimento possono essere presi in visione presso la Direzione Energia e Industria di Base della Direzione Generale per la Concorrenza di questa Autorità dai rappresentanti legali delle Parti, nonché dai soggetti aventi un interesse giuridicamente rilevante o da persona da essi delegata;

e) che il procedimento deve concludersi entro quarantacinque giorni decorrenti dalla data di delibera del presente provvedimento.

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

IL SEGRETARIO GENERALE
Filippo Arena

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli