

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 9 febbraio 2000

che dichiara una concentrazione compatibile con il mercato comune

(Caso COMP/M.1628 - TotalFina/Elf)

Regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio

(Il testo in lingua francese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto l'accordo SEE, in particolare l'articolo 57,

visto il regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio del 21 dicembre 1989 relativo al controllo delle operazioni di concentrazione tra imprese¹, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1310/97², del 30 giugno 1997, in particolare l'articolo 8, paragrafo 2,

vista la decisione della Commissione del 5 ottobre 1999 di avviare un procedimento nel presente caso,

dopo aver dato alle imprese interessate la possibilità di formulare le loro osservazioni in merito alle obiezioni sollevate dalla Commissione,

sentito il parere del comitato consultivo in materia di concentrazioni³,

CONSIDERANDO QUANTO SEGUE:

1. Il 24 agosto 1999 la Commissione europea ha ricevuto la notificazione, a norma dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio, di un progetto di concentrazione, con la quale l'impresa TotalFina, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) di detto regolamento, acquisisce con l'offerta pubblica d'acquisto annunciata il 5 luglio 1999 il controllo dell'insieme dell'impresa Elf AQUITAINE.

¹ GU L 395 del 30.12.1989, pag. 1; GU L 257 del 21.9.1990, pag. 13 (rettifica).

² GU L 180 del 9.7.1997, pag. 1; GU L 40 del 13.2.1998, pag. 17 (rettifica).

³ GU C ...

I. LE PARTI

2. TotalFina è una società anonima di diritto francese, che svolge le proprie attività nel settore della produzione di petrolio e di gas, in quello della raffinazione e della distribuzione di prodotti petroliferi, della petrolchimica e della chimica di specialità. TotalFina opera a livello mondiale.
3. Elf AQUITAINE è una società anonima di diritto francese, che svolge le proprie attività nel settore della produzione di petrolio e di gas, in quello della raffinazione e della distribuzione di prodotti petroliferi, della petrolchimica, della chimica di specialità, e nel settore sanitario. Anche Elf AQUITAINE opera a livello mondiale.

II. LA CONCENTRAZIONE

4. La concentrazione avviene tramite un'offerta pubblica di concambio lanciata da TotalFina sulla totalità delle azioni Elf AQUITAINE detenute dal pubblico. Essa è di conseguenza un'acquisizione di controllo esclusivo ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) del regolamento del Consiglio.

III. DIMENSIONE COMUNITARIA

5. Le imprese interessate realizzano un fatturato totale a livello mondiale di più di 5 000 milioni di euro⁴ (Total: euro 34 981 milioni; Elf: euro 32 251 milioni). Ciascuna di esse registra a livello comunitario un fatturato superiore a 250 milioni di euro [...]*, ma nessuna realizza più di due terzi del suo volume d'affari in un unico Stato membro. L'operazione riveste quindi una dimensione comunitaria.

IV. PROCEDIMENTO

6. In data 15 settembre 1999 TotalFina ha presentato delle proposte di impegni, nel corso della prima fase del procedimento ai sensi dell'articolo 6,. Il termine legale è stato di conseguenza prorogato secondo le disposizioni del regolamento. Gli impegni in questione non sono stati ritenuti né sufficientemente precisi, né in grado di eliminare i seri dubbi sollevati dall'operazione notificata.
7. In data 18 ottobre 1999, TotalFina ha presentato delle proposte d'impegni in applicazione dell'articolo 8, paragrafo 2. [...]*.

⁴ Fatturato calcolato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1 del regolamento relativo al controllo delle operazioni di concentrazione fra imprese, e della comunicazione della Commissione sul calcolo del fatturato (GU C 66 del 2.3.1998, pag. 25). Se le cifre fanno riferimento al fatturato del periodo anteriore al 1° gennaio 1999, esse sono calcolate sulla base dei tassi di cambio medi dell'ecu e convertite in euro su base uno a uno.

* Le parti del presente testo omesse o modificate per evitare la divulgazione di informazioni riservate figurano fra parentesi quadre seguite da un asterisco.

8. Le proposte d'impegni in questione non sono state ritenute né sufficientemente precise, né tali da eliminare i seri dubbi sollevati dall'operazione notificata.
9. Il 17 settembre 1999 le autorità francesi hanno presentato una domanda di rinvio parziale ai sensi dell'articolo 9 del regolamento sulle concentrazioni. Tale domanda riguarda alcuni mercati - considerati come locali - di servizi di stoccaggio di prodotti petroliferi finiti, di vendita di carburanti sulla rete autostradale, e di fornitura ai rivenditori di gas di petrolio liquefatto (GPL) in bombole. Con decisione del 26 novembre 1999, la Commissione ha rinviato alle autorità francesi le questioni riguardanti i servizi di messa a disposizione di stoccaggio nei depositi di distribuzione nelle zone a nord e a sud della regione parigina e nelle aree di Lione e di Port la Nouvelle. Non è stato necessario rinviare l'esame degli altri aspetti della domanda, poiché la comunicazione delle obiezioni riguardava in particolare lo stoccaggio di prodotti petroliferi nelle zone di Nantes Saint Nazaire e di Le Havre, la vendita di carburanti su autostrade e la vendita di GPL. Il 3 febbraio 2000 le autorità francesi hanno ritirato la domanda di rinvio per i punti sui quali la Commissione non si era ancora pronunciata.
10. Il 26 novembre 1999 la Commissione ha inviato a TotalFina una comunicazione delle obiezioni. TotalFina ha risposto il 13 dicembre 1999. L'impresa non chiesta lo svolgimento di un'audizione.

V. DEFINIZIONE DEI MERCATI RILEVANTI E ANALISI SOTTO IL PROFILO DELLA CONCORRENZA

1. INTRODUZIONE: RAFFINAZIONE E VENDITA DI PRODOTTI RAFFINATI

1.1. La domanda

11. Il consumo di prodotti petroliferi in Francia (1997) è di 48,5 milioni di m³ l'anno per quanto riguarda la benzina e il gasolio per autotrazione, e di 19,5 milioni di m³ l'anno per quanto riguarda il gasolio per uso domestico. Detto consumo registra un aumento dell'ordine del 4,1% per i carburanti, del 3,5% per il gasolio per uso domestico, e del 5,8% per i prodotti GPL.

1.2. I canali d'approvvigionamento e la catena logistica

12. In Francia esistono attualmente 13 raffinerie, le più importanti delle quali sono raggruppate in due "centri di raffinazione", uno presso l'Etang de Berre (Marsiglia) e l'altro nella Bassa Senna (Normandia), dove sono concentrati i più importanti impianti di Francia. Vi sono inoltre una serie di raffinerie isolate a Dunkerque, Donges (regione di Nantes), Grandpuits (Regione parigina), Feyzin (regione di Lione) e Reichstett (Alsazia). Elf e TotalFina possiedono ciascuna tre raffinerie (Regione parigina, regione di Lione e Nantes per Elf/Dunkerque, valle della Senna e Etang de Berre per TotalFina); Shell, Esso e BP/Mobil ne possiedono due ciascuna, situate nella valle della Senna e all'Etang de Berre. Bisogna infine aggiungere la raffineria di Reichstett in Alsazia, di cui Shell detiene il 65%, TotalFina l'8% ed Elf il 10%.

13. La Francia è importatrice di prodotti petroliferi, e dispone di un'infrastruttura in grado di importare e di immagazzinare volumi di prodotto più elevati di quanto avvenga attualmente. I prodotti importati sono generalmente acquistati sul mercato cargo del Mare del Nord o del Mediterraneo, a quotazioni di mercato quali quelle Platt's. La Francia è importatrice netta di gasolio ed esportatrice netta di benzina.
14. I prodotti importati sono scaricati nei cosiddetti “depositi di importazione”. Tali depositi, insieme alle raffinerie, sono le fonti dei prodotti raffinati. Essi sono generalmente collegati a mezzi e infrastrutture di trasporto di grossa portata (quasi sempre oleodotti, e in minor misura treni e chiatte), che permettono di distribuire i prodotti raffinati in tutto il territorio. I prodotti sono in seguito venduti a partire dai cosiddetti “depositi di distribuzione”, di dimensioni più modeste dei depositi di importazione, che consentono uno stoccaggio in prossimità dei punti vendita al dettaglio (stazioni di servizio), in cui i prodotti arrivano tramite trasporto in autocisterna. Le raffinerie e i depositi di importazione servono anche all'approvvigionamento locale.
15. In Francia esistono quattro sistemi di oleodotti.
16. Il sistema di oleodotti Trapil (di proprietà della società che porta lo stesso nome) è alimentato dalle quattro raffinerie della valle della Senna e dal deposito di importazione di Le Havre (controllato dalla società Compagnie Industrielle et Maritime - CIM) e da quello di Rouen (controllato dalla Compagnie Parisienne des Asphaltes - CPA). Tale sistema approvvigiona, oltre alla Bassa Senna, la Regione parigina e le regioni di Orléans, di Tours e di Caen. Trapil alimenta anche l'oleodotto Donges-Melun-Metz (DMM), che trasporta i prodotti raffinati verso l'est della Francia.
17. L'oleodotto SPMR è alimentato dalle quattro raffinerie dell'Etang de Berre (Esso, BP/Mobil, Shell e TotalFina), dalla raffineria di Feyzin (Elf, regione di Lione) e dal deposito di importazione di Dépôt Pétrolier di Fos (DP Fos). Esso collega tali raffinerie alla regione di Lione, alla Costa Azzurra e, attraverso il suo ramo alpino, alla Svizzera.
18. L'oleodotto DMM è alimentato dalla raffineria di Donges (Elf), e dal deposito di importazione di Donges detenuto da SFDM (essa stessa controllata da Elf - v. il par. 134), e dalla raffineria di Grandpuits. L'oleodotto DMM è collegato a quello di Trapil (Levesville e Champeaux), ma tale collegamento non permette di fare arrivare i prodotti verso la Regione parigina (il trasporto di prodotti raffinati avviene da ovest a est). I punti di arrivo sono i depositi di Le Mans o di Saint-Gervais, la Ferté Allais (SFDM), Grandpuits (raffineria Elf) e i depositi di Châlons-sur-Marne et Saint Baussant (collegamento con l'oleodotto dell'Organisation de la Défense Commune - ODC).

19. L'oleodotto ODC appartiene alla NATO ed è gestito da Trapil. I condotti ODC sono poco utilizzati a causa della loro configurazione superata. È possibile che la parte dell'oleodotto che alimenta Strasburgo venga ammodernata in vista della chiusura della raffineria di Reichstett. Allo scopo di ottimizzare gli sbocchi delle raffinerie di Dunkerque e della Normandia, la parte che collega Dunkerque a Cambrai ha beneficiato di investimenti per la modernizzazione (stazioni di pompaggio) da parte di TotalFina. La nuova stazione di pompaggio si trova nella raffineria di TotalFina a Dunkerque (diritto d'uso esclusivo).
20. Dopo il trasporto via oleodotto o, in casi più rari, su chiatte o treni, i prodotti raffinati sono immagazzinati nei depositi detti di distribuzione, a partire dai quali sono consegnati ai rivenditori o ai consumatori finali.
21. Con l'espressione "catena logistica" si intende la successione delle diverse tappe di distribuzione, dalla raffineria al dettagliante.

1.3. Vendita di prodotti raffinati "in rete" ed "extrarete"

22. Per limitare le spese di trasporto via nave, i prodotti raffinati venduti in Francia provengono generalmente da raffinerie francesi. Il resto viene esportato o importato con navi da carico di grossa stazza. I carburanti o gli altri prodotti finiti provenienti dalle raffinerie sono immessi nella rete integrata di vendita al dettaglio del produttore, oppure sono venduti all'ingrosso (ossia "extrarete") a dettaglianti, grossisti, o grossi clienti finali, o ancora possono essere scambiati con altri raffinatori. I grossisti e i dettaglianti si approvvigionano di prodotti raffinati di preferenza a livello locale, presso un deposito o una raffineria.
23. Nelle sue decisioni precedenti, la Commissione ha definito diversi mercati dei prodotti raffinati, all'ingrosso o al dettaglio. La Commissione ha definito, più specificamente, un mercato della vendita al dettaglio di carburante (benzine e diesel) - a livello generale e in particolare sulle autostrade - nonché della vendita al dettaglio di gasolio per uso domestico. Eccezion fatta per la vendita di carburanti sulle autostrade, l'operazione non modificherà direttamente i dati relativi alla concorrenza sul mercato al dettaglio, e questo per la pressione concorrenziale esercitata dalle imprese di grande e media distribuzione (in appresso denominate "GMD"). Le GMD hanno in effetti acquisito nel corso degli anni una posizione congiunta dell'ordine del 50% del mercato. TotalFina/Elf avrebbe una quota di mercato congiunta del [20-30%]*.
24. Una presenza duratura e concorrenziale sul mercato della vendita al dettaglio, a livello generale, di prodotti raffinati dipende tuttavia direttamente dalla possibilità di disporre di un'infrastruttura logistica per gli approvvigionamenti. Così le GMD, che sono concorrenti di peso per quanto riguarda la vendita al dettaglio di carburanti, hanno cercato di assicurarsi l'accesso ai tre elementi della catena logistica (depositi di importazione, oleodotti e depositi di distribuzione). Esse hanno così la possibilità di scegliere fra due opzioni: 1) chiedere forniture locali ai raffinatori (che si incaricano allora, se necessario, del trasporto del prodotto fino ai depositi di distribuzione più vicini alle stazioni di servizio dei clienti); 2) procurarsi il prodotto sul mercato internazionale (passando per un deposito di importazione), oppure presso una raffineria francese. In questi ultimi due casi si occupano esse stesse del trasporto o in autocisterna (se le stazioni di servizio da approvvigionare sono vicine alla raffineria o al deposito di importazione), oppure attraverso il sistema di oleodotti e i servizi di stoccaggio "di prossimità" nei depositi di distribuzione. Grazie a tali alternative, e giocando sulla concorrenza fra i raffinatori (in particolare i due più importanti,

TotalFina ed Elf), le GMD sono riuscite a sviluppare e a mantenere la loro presenza sul mercato della vendita al dettaglio di carburanti.

25. L'operazione notificata porrà fine alla rivalità fra TotalFina ed Elf. Essa solleva inoltre dei problemi di concorrenza a ciascuno dei livelli della catena logistica sopra individuati.

2. I MERCATI EXTRARETE DELLA BENZINA, DEL DIESEL (GASOLIO AUTOTRAZIONE) E DEL GASOLIO PER USO DOMESTICO

2.1. Mercati rilevanti

2.1.1. I mercati del prodotto

26. Con l'espressione "mercato extrarete" si intende il mercato che rifornisce di carburanti, da un lato, i dettaglianti (come le GMD) non integrati a monte e, d'altro lato, i grossi utilizzatori finali (imprese di trasporto). I venditori extrarete includono le imprese di raffinazione e grossisti quali Louis Dreyfus o Cargill. In pratica, i clienti possono acquistare il prodotto dal deposito (di distribuzione). Tutti i raffinatori hanno così dei contratti di "passaggio" con terzi nella maggior parte dei depositi detenuti in proprio e in compartecipazione. I clienti possono inoltre acquistare il prodotto dalla raffineria o dal deposito d'importazione, o per approvvigionare la loro rete di stazioni di servizio situate in prossimità di tali fonti (in questo caso la raffineria e/o il deposito di importazione sono utilizzati come un semplice deposito di distribuzione), oppure perché intendono negoziare l'acquisto di grosse quantità di prodotti (ad esempio: importazioni via nave) che saranno immagazzinate nel deposito di importazione. In quest'ultimo caso l'accesso all'infrastruttura di trasporto di grossa portata, collegata al deposito di importazione o alla raffineria, e l'accesso successivo al deposito di distribuzione divengono imperativi. Si parla in tal caso di affitto di capacità o di transito; i raffinatori praticano, in alcuni dei loro siti, l'affitto di capacità tramite trattativa privata.

27. La vendita extrarete di ciascuno dei prodotti raffinati in questione (benzina con piombo e senza piombo, gasolio per autotrazione e gasolio per uso domestico) costituisce un mercato rilevante in sé, distinto dalla vendita extrarete degli altri prodotti. In effetti tali prodotti non sono sostituibili gli uni agli altri dal punto di vista della domanda. Non vi è inoltre sostituibilità sul versante dell'offerta, poiché ciò richiede un adattamento delle raffinerie che dipende da molti altri parametri.

28. Per definire i mercati rilevanti non occorre distinguere fra le due categorie di clienti. Se esistesse un differenziale fra i prezzi fatturati ai grossi clienti finali e quelli praticati ai dettaglianti o ai rivenditori, questi ultimi sfrutterebbero l'arbitraggio per rivendere ai grossi clienti finali. La differenza di prezzo non sarebbe allora vantaggiosa per l'offerta sul mercato extrarete.

29. I mercati extrarete sono di importanza fondamentale per il mantenimento della concorrenza sul mercato al dettaglio, poiché la capacità concorrenziale dei dettaglianti non integrati dipende dalla loro capacità di approvvigionarsi alle stesse condizioni dei dettaglianti integrati.

2.1.2. Mercato geografico

30. Il mercato geografico delle vendite extrarete dipende strettamente dalla geografia della catena logistica in Francia. A causa delle restrizioni nelle infrastrutture derivanti dal trasporto di prodotti raffinati via oleodotto, il mercato extrarete può apparire di natura regionale. I volumi di prodotti finiti acquistati alla raffineria o al deposito d'importazione sono, nella maggior parte dei casi, utilizzati nelle vicinanze stesse di tali depositi o raffinerie, oppure sono trasportati dal rivenditore, tramite oleodotto o tramite altri mezzi, verso i depositi di distribuzione, che approvvigionano la rete delle stazioni di servizio situate nella zona. I depositi di distribuzione sono quindi essenzialmente dei punti di fornitura di prodotti la cui vendita è negoziata per il 25% a livello locale e per il 75% a livello regionale o nazionale.
31. L'infrastruttura logistica francese porta a individuare sei zone geografiche distinte per il mercato extrarete:
- (i) la zona Sud (Provenza, Midi-Pyrénées), in cui la fornitura dei prodotti avviene al 90% tramite l'oleodotto SPMR, a sua volta alimentato dalle raffinerie di Berre-Marseille, e tramite le importazioni via mare a Fos⁵;
 - (ii) la zona Est, approvvigionata principalmente dalla raffineria di Reichstett, e da quelle TotalFina di Mardyck (Dunkerque) tramite l'oleodotto ODC, ed Elf di Donges tramite l'oleodotto DMM, o infine dalle chiatte sul Reno⁶;
 - (iii) la zona Nord, approvvigionata principalmente dalla raffineria TotalFina di Mardyck e dal deposito di Féloy (Belgio), collegato con un oleodotto esclusivo alla raffineria di TotalFina ad Anversa, nonché dai depositi d'importazione costieri⁷;
 - (iv) La zona della Normandia e la Regione parigina, essenzialmente approvvigionate dalle raffinerie della Bassa Senna (TotalFina, Shell, Esso e BP) e dai vari depositi d'importazione, dall'oleodotto TRAPIL/LHP, e dalla raffineria Elf di Grandpuits⁸;
 - (v) la zona Grand Ouest-Centro, rifornita dalla raffineria Elf di Donges tramite l'oleodotto DMM, e dalle importazioni marittime della costa atlantica⁹;
 - (vi) La zona Rodano-Borgogna, approvvigionata dalla raffineria Elf di Feyzin (Lione) e dall'oleodotto SPMR, a partire dalle raffinerie dell'Etang de Berre¹⁰.

⁵ La regione Sud comprende i seguenti dipartimenti:

04/05/06/13/83/84/11/30/34/48/66/09/12/31/32/46/65/81/82/2A/2B.

⁶ La regione Est comprende i seguenti dipartimenti: 08/10/51/52/54/55/57/88/67/68.

⁷ La regione Nord comprende i seguenti dipartimenti: 02/60/80/59/62.

⁸ La regione Normandia/Regione parigina comprende i seguenti dipartimenti: 14/50/61/27/76/75/77/78/91/92/93/94/95.

⁹ La regione Grand Ouest e Centro comprende i seguenti dipartimenti: 22/23/24/29/40/47/35/64/19/23/87/56/16/17/79/86/18/28/36/37/41/45/44/49/53/72/85.

¹⁰ La regione Rodano-Borgogna comprende i seguenti dipartimenti: 21/58/71/89/25/39/70/90/01/07/26/38/42/69/73/74/03/15/43/63.

32. TotalFina ritiene che la dimensione geografica del mercato extrarete sia nazionale. Esisterebbero in primo luogo, difatti, considerevoli flussi di prodotti raffinati da una regione all'altra; in secondo luogo, non vi sarebbe una sensibile differenza di prezzi da una zona all'altra.
33. Ciascun punto di approvvigionamento, che si tratti di una raffineria o di un deposito, può servire un certo bacino di utenza il cui raggio è determinato in funzione dei costi da sostenere per il trasporto del prodotto verso la destinazione finale. Dal punto di vista della domanda vi possono essere delle sovrapposizioni fra i bacini di utenza, che influiscono sull'omogeneità delle condizioni di concorrenza. I mercati geografici da prendere in considerazione per un'analisi sotto il profilo della concorrenza potrebbero raggruppare diversi bacini d'utenza che presentano aree di intersezione.
34. Basandosi sull'esistenza di flussi di prodotti fra le aree individuate, TotalFina ha negato il carattere regionale dei mercati rilevanti. La raffineria di Reichstett, ad esempio, adatta i propri prezzi in funzione di quelli praticati dalle raffinerie di Dunkerque, Donges, Feyzin o Fos, tenuto conto delle spese di trasporto. Tali flussi di prodotti sono dovuti all'esistenza di oleodotti che attraversano tali regioni. Ciò non permette di operare sul mercato interessato se non con l'utilizzo di depositi. Le sovrapposizioni dei bacini di utenza dei depositi risultano tuttavia geograficamente limitate, e insufficienti perché si possa concludere che un aumento uniforme dei prezzi in una certa area regionale non sarebbe vantaggioso a causa della sostituibilità di tale offerta con quella proveniente dalle zone limitrofe. Da un esame della geografia della logistica in ciascuna delle sei regioni precedentemente individuate emergono dei raggruppamenti di depositi lungo gli oleodotti, e concentrati intorno alle grandi aree urbane. I bacini di utenza di tali raggruppamenti non si sovrappongono. Risulta così che il punto di incontro fra l'offerta e la domanda si limita generalmente a un territorio regionale entro il perimetro delle sei zone sopra identificate.
35. TotalFina spiega inoltre che fra i prezzi extrarete praticati in ciascuna di dette regioni vi sarebbero solo differenze marginali. Occorre tuttavia sottolineare che i prezzi extrarete sono il risultato di una combinazione fra i prezzi Platt's (quotazione del carico di una nave), e i costi di trasporto e di stoccaggio. Questi ultimi rappresentano solo un'esigua proporzione della quotazione Platt's, il che spiega le lievi differenze da una regione all'altra. Esistono inoltre due prezzi Platt's per i prodotti raffinati: uno sul Mare del Nord, e un altro sul Mediterraneo, e la stessa TotalFina pratica prezzi interni extrarete secondo quattro regioni definite in base ai centri di raffinazione francesi.
36. Vi sono pertanto elementi indicanti che il mercato geografico sarebbe di dimensioni regionali. Non è tuttavia escluso che possa essere di portata nazionale. Dai dati raccolti dalla Commissione emerge che la quota maggiore degli acquisti sul mercato extrarete è realizzata a partire da una raffineria o da un deposito d'importazione (75%), e i principali operatori su questo mercato hanno una presenza a livello nazionale. Le GMD indicano delle gare a livello nazionale per ottenere forniture di prodotti raffinati in determinati punti del territorio. È pratica corrente che i raffinatori presentino ogni giorno alle GMD delle offerte in base ai prezzi calcolati con riferimento alla quotazione Platt's (quotazione dei prodotti raffinati sul mercato internazionale), alla quale si aggiungono, secondo i luoghi di fornitura, spese di trasporto nonché un margine per il raffinatore.

37. La definizione del mercato geografico rilevante può tuttavia essere lasciata aperta, poiché ciò non modifica l'analisi sotto il profilo della concorrenza.

2.1.3. Parte sostanziale del mercato comune

38. Ciascuna delle sei zone sopra individuate, per la loro dimensione geografica e per la natura dei prodotti rilevanti, che sono parzialmente importati, costituisce una parte sostanziale del mercato comune

2.2. Valutazione

2.2.1. Situazione attuale della concorrenza

39. Come emerge dalla descrizione suesposta delle sei zone regionali, TotalFina ed Elf occupano posizioni simmetriche e complementari sul mercato francese. L'equilibrio di tale relazione ha favorito una rivalità fra questi due gruppi che è stata il motore della concorrenza sui mercati francesi dei carburanti.

40. TotalFina ed Elf insieme, secondo quanto afferma la prima delle due imprese, trattano il [45-55%]* delle quantità di benzina disponibili sul mercato extrarete della benzina, che è tradizionalmente d'esportazione. Analogamente, l'impresa congiunta rappresenta il [45-55%]* delle quantità di gasolio disponibili sul mercato extrarete, tradizionalmente importatore. La tabella sotto riportata fornisce delle stime relative alle quote di mercato calcolate dalla Commissione in base alle informazioni raccolte in occasione dell'indagine svolta sul mercato.

Mercato nazionale:	TotalFina	Elf	Quota congiunta	Raffinatore A	Raffinatore B	Raffinatore C	Altri
Benzina extrarete	[...]* 30-40%	[...]* 25-35%	[...]* 50-60%	10-20%	10-20%	10-20%	<5%
Gasolio extrarete	[...]* 35-45%	[...]* 15-25%	[...]* 45-55%	10-20%	10-20%	10-20%	<5%
Gasolio per uso domestico extrarete	[...]* 25-35*	[...]* 15-25%	[...]* 45-55%	10-20%	10-20%	10-20%	<5%

Fonte: Modello CO e risposte ai questionari della Commissione

41. Sul versante della domanda, i mercati extrarete dei carburanti sono caratterizzati dalla comparsa, nel corso degli ultimi quindici anni, delle GMD. Queste affermano tuttavia di essere ancora poco presenti sui mercati al dettaglio del gasolio per uso domestico e del GPL per autotrazione: una delle ragioni indicate alla Commissione a motivo di tale situazione è che Elf e TotalFina avrebbero fornito finora alle GMD quantità molto limitate di questi due prodotti. Occorre altresì citare, per quanto riguarda la domanda, gli altri rivenditori indipendenti quali Bolloré, Dyneff o Avia (Thévenin-Ducrot e Picoty). Bolloré è presente su tutti i mercati extrarete e in quello della vendita al dettaglio di gasolio per uso domestico. Dyneff possiede una rete di stazioni di servizio situate nella parte Sud della Francia. Avia è un'insegna comune che raggruppa un certo numero di rivenditori indipendenti in Europa.

2.2.2. Effetti della concentrazione

42. Il progetto di acquisizione di Elf da parte di TotalFina rimette in discussione tutti gli elementi che rendono possibile l'esistenza di un mercato extrarete (e quindi di un mercato al dettaglio) concorrenziale. La concentrazione permetterà a TotalFina/Elf di controllare ciascuno degli anelli della catena logistica di distribuzione di carburanti. Eliminando la rivalità fra i due raffinatori, essa farà della nuova entità un punto di passaggio inevitabile per tutti gli altri operatori sui mercati extrarete (concorrenti - raffinatori o clienti - rivenditori). L'unione fra tale posizione nel settore della raffinazione e la presenza determinante nella logistica di distribuzione porterà alla costituzione di strozzature che renderanno più difficile o più oneroso l'accesso al prodotto per gli operatori non integrati, quali le GMD o gli indipendenti.

Analisi dell'offerta

- Controllo delle fonti di approvvigionamento

43. Dopo la concentrazione, TotalFina/Elf controllerà il **[45-55%]*** della capacità di raffinazione francese.

Capacità di raffinazione in Francia

TotalFina	Elf	TotalFina/Elf	Shell	Esso	BP/Mobil	Totale
[...]*	[...]*	[...]*				
25-35%	15-25%	45-55%	10-20%	10-20%	10-20%	100%

Fonte: TotalFina

44. TotalFina/Elf controllerà inoltre il **[50-60%]*** (in termini di capacità) dei depositi d'importazione. Tale cifra sottovaluta tuttavia il controllo reale di TotalFina: la valutazione presuppone in effetti che il deposito di Frontignan (che, sulla carta, dispone di una notevole capacità), controllato da BP, sia un effettivo concorrente, ma l'indagine di mercato svolta dalla Commissione porta a metterne in dubbio la redditività. Come ha constatato l'autorità francese garante della concorrenza, difatti, il tasso di rotazione di Frontignan è molto debole, e non è considerato competitivo. [...] Eliminando Frontignan, il totale delle capacità sotto il controllo di TotalFina passerebbe al **[55-65%]***. Il calcolo di tali percentuali include le capacità dei depositi sui quali TotalFina/Elf potrà esercitare un controllo esclusivo o congiunto.
45. Le capacità controllate da TotalFina/Elf, per quanto riguarda le fonti d'approvvigionamento (raffinerie e depositi d'importazione), danno, per regione, le cifre indicate nella tabella inserita in appresso. Le percentuali indicate rappresentano la quota di TotalFina/Elf per ciascuna delle fonti di approvvigionamento; per ogni regione vengono prese in considerazione le capacità totali delle raffinerie.

[...]*

	Nord	Normandia Regione parigina	Grand Ouest Centro	Est	Sud	Rodano Borgogna
Raffinerie della Bassa Senna Raffinerie Etang de Berre Donges Mardyck Reichstett Grandpuits Feyzin						
Raffinerie						
Depositi d'importazione						

Fonte: Modello CO.

46. Sui 20 depositi d'importazione presenti sul territorio francese, solo 7 saranno controllati da terzi: CPA Dunkerque (Nord), CPA Rouen (Normandia - Regione parigina), CPA StockBrest (Grand Ouest - Centro), Picoty La Pallice (Grand Ouest - Centro), Shell Pauillac (Grand Ouest - Centro), EPG Ambès (Grand Ouest - Centro) e Mobil Frontignan (Sud).
47. Occorre tuttavia precisare che TotalFina/Elf avrà una minoranza di blocco del 38% in CPA e diritti di prelazione sulle capacità di stoccaggio. Shell Pauillac, inoltre, è un terminale per lo scarico delle navi e lo stoccaggio intermedio, non attrezzato per le operazioni di carico di autocisterne. I prodotti devono quindi essere inoltrati al DPA Ambès (deposito controllato da TotalFina/Elf), dove sono effettuate tali operazioni di carico. EPG Ambès ha inoltre problemi strutturali (le dimensioni del deposito sono insufficienti per rispondere alla domanda, e il sito è ubicato in una posizione sfavorevole). Per quanto riguarda l'Alsazia, appare opportuno sottolineare che i depositi d'importazione svolgono in realtà, in questa regione, funzione di depositi "costieri" o di distribuzione. Essi possono ricevere solo piccole chiatte, legate alle incertezze della navigazione sul Reno. Solo il deposito di Picoty a La Pallice sarebbe in grado di esercitare in tutta indipendenza una pressione concorrenziale per l'importazione di prodotti raffinati. Molto recentemente, TotalFina ha concluso un accordo di locazione [...] in questo deposito [...].
48. Occorre osservare che, per ragioni di regolamentazione ambientale e per ragioni economiche, la costruzione di nuovi depositi d'importazione è praticamente impossibile. È possibile ampliare quelli esistenti per adattarne la capacità al fabbisogno della zona, ma ciò non costituisce un rimedio alla loro saturazione. La capacità effettiva dei depositi d'importazione dipende dal grado d'utilizzo della banchina (un deposito d'importazione è considerato saturo quando la sua banchina è utilizzata per più del 50% del tempo). Di conseguenza la situazione, quale si presenta oggi, resterà probabilmente invariata in futuro.
49. Ciascuno dei concorrenti di TotalFina/Elf possiede una quota piuttosto esigua di depositi d'importazione, dovuto alla loro posizione di soci di minoranza in un certo numero di detti depositi.

50. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, TotalFina spiega che - per la presenza di altri raffinatori in Francia, o per le capacità dei depositi d'importazione indipendenti dal nuovo gruppo - continueranno ad esistere disponibilità di prodotti molto cospicue che permetterebbero di coprire l'intero fabbisogno della clientela del mercato extrarete. Ciò renderebbe non redditizio l'esercizio di un potere di mercato da parte di TotalFina/Elf.
51. La Commissione constata che i calcoli effettuati da TotalFina presentano tre importanti errori di analisi. Essi sopravvalutano in primo luogo le capacità d'importazione di prodotti raffinati, poiché presuppongono un flusso di prodotti nei depositi d'importazione superiore a quanto concretamente realizzabile. La Commissione contesta il fatto che il tasso di rotazione possa raggiungere i livelli teorici (tasso di rotazione pari a 10) indicati dalle parti. In effetti la maggior parte dei depositi d'importazione hanno attualmente un tasso di rotazione annuo fra [...] (ad eccezione dei depositi di Strasburgo/Mulhouse, con un tasso di rotazione pari a [...]), e tale tasso non può aumentare più del [...] (alcuni depositi [...] sono del resto considerati come praticamente saturi). Da quanto precede emerge che i tassi di rotazione non raggiungeranno i livelli teorici sui quali TotalFina ha basato i suoi calcoli.
52. Si tratta inoltre di medie sull'insieme dei prodotti (senza piombo 95, senza piombo 98, diesel e gasolio per uso domestico) venduti sui mercati extrarete. Ora, il mercato francese è strutturalmente importatore di diesel e di gasolio per uso domestico (prodotti di distillazione), mentre è strutturalmente esportatore di benzina.
53. Si tratta infine di medie sull'insieme del territorio francese, mentre le situazioni variano da una regione all'altra.
54. A prescindere da quanto precede, è difficile immaginare in che modo la disponibilità di tali volumi d'importazione impedirebbe a TotalFina/Elf di agire in modo indipendente sul mercato. Anche se un terminale d'importazione potesse ricevere un volume di prodotti quattro volte superiore a quello attuale, resta da determinare quale area potrebbe essere alimentata da un tale deposito. Se il terminale non è collegato a un oleodotto o a un altro mezzo di trasporto di grossa portata, l'area alimentata sarebbe limitata a un raggio di 150 km al massimo.
55. Dopo una correzione delle capacità effettive dei depositi d'importazione, la copertura della domanda francese sui mercati extrarete da parte dei raffinatori concorrenti e dei depositi d'importazione indipendenti cala al 50-60%. TotalFina/Elf sarebbe così un partner inevitabile per l'approvvigionamento del 40-50% del mercato francese, mentre ne rifornisce attualmente il 50-55% circa. Se TotalFina/Elf aumentasse i prezzi, rischierebbe di perdere un quinto delle vendite extrarete (la perdita in termini di fatturato potrebbe del resto essere compensata da un aumento dei margini di guadagno). I concorrenti non integrati sul mercato al dettaglio vedrebbero tuttavia aumentare necessariamente i loro costi d'approvvigionamento, cosa che porterebbe a un aumento della competitività dei raffinatori a livello di commercio al dettaglio.

- Controllo della catena logistica

Gli oleodotti

56. TotalFina/Elf controllerà la gestione di tre importanti oleodotti che servono il territorio francese (Trapil, DMM e SPMR). Essa sarà inoltre il principale utilizzatore dell'oleodotto ODC Nord (che collega il Nord alla zona Est della Francia), lungo il quale possiede impianti di pompaggio esclusivi. L'impresa controlla inoltre l'accesso dei depositi d'importazione (raffineria Total di Dunkerque) a questo oleodotto. L'entità post-concentrazione controllerà anche l'unico deposito situato a Strasburgo avente direttamente accesso¹¹ all'ODC-Sud (Mediterraneo - Strasburgo).
57. Il controllo degli oleodotti permette anche il controllo indiretto di tutte le infrastrutture di stoccaggio da essi alimentate, sia in termini di qualità delle prestazioni (contingentamento, gestione delle priorità, trasporto di prodotti specifici), che di scambi commerciali fra operatori, normalmente di natura riservata, venendo così a disporre di informazioni delicate sull'attività commerciale dei concorrenti (flussi di prodotti) sui mercati extrarete.
58. Inoltre, le tariffe applicate su alcuni di questi oleodotti privilegiano i grossi utilizzatori grazie a un sistema di sconti praticati a seconda delle quantità trasportate. In caso di saturazione, per di più, le quantità di prodotto sono assegnate in funzione dell'utilizzo avvenuto in passato, il che rafforza le posizioni già acquisite.
59. TotalFina spiega che le sue cospicue partecipazioni nei tre principali oleodotti francesi non le permetteranno di esercitare alcun potere di mercato. Tenuto conto dello statuto degli oleodotti francesi, il possesso di tali attività non ne implicherebbe necessariamente un utilizzo privilegiato. Le tariffe sarebbero pubbliche, trasparenti e non discriminatorie. Gli operatori agirebbero inoltre sotto il controllo di commissari del governo presenti nei consigli di amministrazione di questi tre oleodotti.
60. L'esistenza di una regolamentazione nazionale volta a garantire che un'infrastruttura d'importanza strategica sia utilizzata conformemente all'interesse pubblico non esonera la Commissione dal suo dovere di evitare, in base al diritto comunitario, l'instaurazione di una posizione dominante. E questo tanto più quando tale regolamentazione è di carattere generale e non è specificamente volta a garantire il rispetto delle regole di concorrenza.
61. Tali considerazioni si applicano al controllo esercitato dai commissari del governo francese, che non è incentrato sul diritto della concorrenza né implica il controllo specifico dei prezzi e delle quantità, e potrebbe quindi lasciare ai gestori degli oleodotti un margine di manovra sufficiente a esercitare un potere di mercato. Inoltre, le decisioni prese dalle società che gestiscono gli oleodotti, e che potrebbero avere un effetto negativo sulla concorrenza sul mercato extrarete o sul mercato del trasporto via oleodotto di prodotti raffinati, non sono necessariamente adottate in sede di consiglio di amministrazione.
62. Si può rinviare qui al parere formulato dal "*Conseil de la concurrence*" francese¹² in seguito al ricorso presentato da Trapil contro la nomina della società SFDM come

¹¹ Il collegamento degli altri depositi di Strasburgo all'ODC-Sud sembra tecnicamente possibile, ma presuppone che TotalFina conceda un diritto di passaggio su un terreno di sua appartenenza.

¹² Parere del 28.9.1993 - *Conseil de la concurrence*.

gestore dell'oleodotto DMM. In detto parere il *Conseil de la concurrence* non si è richiamato alla regolamentazione in oggetto né alla presenza dei commissari del governo per escludere il rischio di un problema di concorrenza. La Commissione ritiene di non potersi basare, a sua volta, sulla sola presenza dei commissari del governo per escludere l'instaurazione o il rafforzamento di una posizione dominante.

63. Stando alle affermazioni di terzi consultati dalla Commissione, la regolamentazione che disciplina le attività dei gestori d'oleodotti non presenta sufficienti garanzie in ordine alla determinazione delle tariffe e all'utilizzo delle capacità. TotalFina/Elf sarà, in ciascuno di tali sistemi di oleodotti, l'azionista di controllo e, al tempo stesso, di gran lunga il principale cliente-utilizzatore. Secondo quanto affermano alcuni clienti, TotalFina/Elf potrebbe utilizzare gli oleodotti come un'arma economica per destabilizzare le loro attività al dettaglio. Ciò potrebbe facilmente tradursi in una decisione di aumento dei prezzi sul mercato extrarete, a cui i clienti non potrebbero opporsi.

I depositi di distribuzione

64. Per quanto riguarda la logistica di stoccaggio, TotalFina/Elf possiederà partecipazioni significative in una grande maggioranza di depositi d'importazione in Francia e in una maggioranza dei depositi chiave che alimentano il territorio. La nuova entità avrà anche il controllo di una grande proporzione dei depositi interni di distribuzione **[45-55%]*** e dei depositi costieri **[40-50%]***.

	Nord	Normandia Regione parigina	Grand Ouest Centro	Est	Sud	Rodano Borgogna
Depositi di distribuzione e costieri	[...]* 70-80%	[...]* 35-45%	[...]* 45-55%	[...]* 45-55%	[...]* 45-55%	[...]* 35-45%
Trapil	-	Controllo	Controllo	Controllo	-	-
ODC	-	-	-	Principale utilizzatore	-	-
SPMR	-	-	-	-	Controllo	Controllo
DMM	-	Controllo	Controllo	Controllo	-	-

65. Nel calcolo delle quote di capacità di TotalFina nei depositi di distribuzione sono inclusi i depositi interni, quelli cosiddetti "costieri" nonché i depositi d'importazione non collegati a mezzi di trasporto di grossa portata. I depositi che hanno una semplice funzione di tampone per regolare la portata di un oleodotto, come quelli situati a Vienne, sono invece stati esclusi dal calcolo.

66. Nel Nord, Total si è impegnata, nell'ambito del procedimento Total/Fina, a cedere delle partecipazioni nei due depositi (DPC St Pol e EP Valenciennes) corrispondenti ai flussi commerciali di Fina nella regione. L'unione con Elf, che detiene il resto di EP Valenciennes, annulla gli effetti delle soluzioni accettate dalla Commissione nell'ambito del procedimento relativo al caso Total/PetroFina. La nuova entità controllerà anche il deposito di Féloy in Belgio, che è collegato via oleodotto alla raffineria TotalFina di Anversa. Secondo i risultati tratti dall'indagine svolta dalla Commissione, e in base alle informazioni date nella notifica, le parti controlleranno direttamente il [70-80%]* delle capacità di stoccaggio.
67. Nel corridoio che si forma fra Le Havre, la valle della Senna e la Regione parigina TotalFina ed Elf saranno azionisti di 10 depositi della Regione parigina, che ne conta circa quindici. I depositi più importanti sono Fina Nanterre e Elf Antar Gennevilliers, situati nella zona a nord di Parigi, e CIM Grigny (controllato da Elf), situato a sud della città. I clienti di tali depositi sono costituiti da imprese della grande distribuzione e da imprese di gasolio per uso domestico. Tali depositi hanno capacità di stoccaggio equilibrate per quanto riguarda la benzina e il diesel o il gasolio per uso domestico, il che permette ai distributori indipendenti di utilizzare autocisterne multiprodotto. Attualmente tutte le possibilità di locazione sono legate a depositi di cui TotalFina/Elf detiene una quota maggioritaria, poiché i depositi non appartenenti a TotalFina ed Elf non permettono l'accesso a terzi, o non possono offrire la flessibilità necessaria poiché dispongono di volumi troppo esigui. La nuova entità avrà il controllo diretto del [35-45%]* circa delle capacità di stoccaggio nei depositi di distribuzione della zona Normandia - Regione parigina.
68. Nell'area Grand Ouest - Centro (regione della Bretagna, Nantes, Tours, Orléans), la nuova impresa controllerà il deposito di Vern. Quest'estensione della raffineria di Donges permette ad Elf di avere una forte influenza sulla regione di Nantes e la parte centrale della Bretagna. Le spedizioni via mare permettono a Elf di approvvigionare i depositi di Brest, La Rochelle e Bordeaux. Le zone di Le Mans e Lorient rischiano, dopo la concentrazione, di essere monopolizzate. A Orléans, TotalFina/Elf controllerà un deposito (EPS) e avrà una partecipazione (con Shell ed Esso) in un secondo deposito. A Tours, la nuova entità avrà una forte presenza in due dei tre depositi situati a St Pierre des Corps, mentre il terzo (CCMP) è saturo. La nuova impresa controllerà il [45-55%]* delle capacità di stoccaggio nei depositi di distribuzione.
69. Nel Sud e nel Sud Ovest (Midi-Pyrénées), l'entità derivante dalla concentrazione controllerà la maggior parte dei depositi d'importazione, e in particolare due dei tre depositi di Tolosa. I depositi nel Sud e nel Sud Ovest sono spesso già saturati dall'attività degli azionisti (come ad esempio EPPA Puget ad Argens), o soggetti regolarmente ad una situazione di esaurimento delle scorte a causa dei problemi di gestione dell'oleodotto SPMR. La nuova entità avrà il controllo diretto del [45-55%]* delle capacità di stoccaggio nei depositi di distribuzione della regione Sud.
70. Nella regione di Lione, il nuovo insieme controllerebbe il più grande deposito di Lione (EPL), l'unico ad avere una banchina fluviale che consente di accogliere le chiatte provenienti da Elf Feyzin. Questo stesso deposito, in cui Elf ha una presenza predominante, è con quello di Saint Priest il deposito che, nella regione, mette la maggiore capacità a disposizione di terzi. Giacché TotalFina diventerà l'azionista di maggioranza di EPL, è ragionevole pensare che il deposito diventerà molto meno accessibile, conformemente alla politica seguita finora dall'impresa, di chiusura dei suoi depositi ai terzi. Il deposito di Saint-Priest (CPA), in cui TotalFina/Elf avrà una

partecipazione significativa, è quello più richiesto della regione, e può essere considerato saturo, nonostante l'aumento della sua capacità (si tratta del deposito con il tasso di rotazione più elevato in Francia), a causa dei limiti che presenta la sua infrastruttura di accesso e di caricamento delle autocisterne. I 4 depositi di Vienne (Shell, Esso, TotalFina e SPMR) non sono sostituibili a EPL o a St Priest per la mancanza di attrezzature per il carico delle autocisterne. Tali depositi sono di fatto dei terminali di consegna dell'oleodotto SPMR. Altri depositi (come BP Clermont) sono troppo piccoli per soddisfare la domanda crescente o sono monoprodotto, cosa che non permette ai distributori indipendenti di utilizzare autocisterne multiprodotto per approvvigionare i loro punti di vendita. Per la sua posizione in EPL (il solo deposito con una cospicua capacità, e che offra della disponibilità), TotalFina/Elf potrebbe essere in grado di sfruttare la futura crescita del mercato extrarete a Lione [...]*. La nuova entità eserciterà un controllo diretto sul [35-45%]* circa delle capacità di stoccaggio nei depositi di distribuzione nella regione Rodano - Borgogna.

71. Nella regione di Strasburgo, l'impresa congiunta controllerà uno dei tre depositi d'importazione (GPS), e avrà delle partecipazioni in uno degli altri due (SES). Esiste inoltre una strozzatura data dal collegamento di SES all'oleodotto ODC: tale collegamento può essere effettuato solo attraverso il deposito GPS che sarà controllato da TotalFina/Elf. La nuova entità controllerà il [45-55%]* della capacità di stoccaggio nella regione Est.
72. Eccezion fatta per alcuni casi, una delle caratteristiche del settore petrolifero in Francia è che la logistica è quasi interamente controllata da imprese petrolifere integrate, ed è poco probabile che in futuro siano costruiti nuovi depositi, a causa dei vincoli ambientali e dell'estensione delle zone urbane, che tenderanno piuttosto a provocare la chiusura degli impianti esistenti (ad esempio nella Regione parigina.)
73. Contrariamente a quanto accade in altri paesi della Comunità (come la Germania o il Regno Unito), la presenza di imprese che operino esclusivamente nello stoccaggio è, in Francia, molto debole: operatori quali, ad esempio, Oiltanking o VOPAK occupano in effetti solo una posizione modesta, e VTG si è ritirata dal mercato. L'unica impresa di stoccaggio le cui attività sono in espansione sarebbe attualmente CPA, il cui 38,8% del capitale passerà, dopo la concentrazione, sotto il controllo di TotalFina/Elf, che avrebbe così il potere di limitarne qualsiasi sviluppo futuro. [...]*. La libertà di movimento di CPA è pertanto limitata.
74. TotalFina/Elf avrà in definitiva un controllo in notevole misura sull'importazione e sul trasporto, e quindi sulla messa a disposizione di prodotti raffinati su tutto il territorio francese.

- Anche i raffinatori concorrenti dipenderanno dalla logistica di TotalFina/Elf

75. La tabella seguente indica le posizioni degli operatori sul mercato¹³ dopo la concentrazione, in funzione della loro ripartizione nelle sei regioni sopra individuate:

[...]*

Posizione extrarete per prodotto e regione					
1998	TFE	Concorrente A	Concorrente B	Concorrente C	Altri
Sud					
Benzine	[30-40%]*	20%-30%	10%-15%	20%-30%	5%-10%
Gasolio autotrazione	[25-35%]*	15%-20%	10%-15%	30%-40%	10%-15%
Gasolio per uso domestico	[25-35%]*	20%-30%	5%-10%	20%-30%	5%-10%
Grand Ouest - Centro					
Benzine	[75-85%]*	5%-10%	10%-15%	<5%	<5%
Gasolio autotrazione	[70-80%]*	10%-15%	10%-15%	<5%	<5%
Gasolio per uso domestico	[40-50%]*	20%-30%	15%-20%	5%-10%	<5%
Normandia - Regione parigina					
Benzine	[40-50%]*	15%-20%	15%-20%	20%-30%	<5%
Gasolio autotrazione	[40-50%]*	10%-15%	15%-20%	20%-30%	<5%
Gasolio per uso domestico	[30-40%]*	20%-30%	15%-20%	20%-30%	<5%
Nord					
Benzine	[85-95%]*	<5%	<5%	<5%	<5%
Gasolio autotrazione	[80-90%]*	<5%	<5%	5%-10%	<5%
Gasolio per uso domestico	[70-80%]*	5%-10%	<5%	10%-15%	<5%
Est - Alsazia - Lorena					
Benzine	[40-50%]*	<5%	30%-40%	10%-15%	<5%
Gasolio autotrazione	[40-50%]*	5%-10%	30%-40%	10%-15%	<5%
Gasolio per uso domestico	[50-60%]*	15%-20%	15%-20%	5%-10%	<5%

¹³ NB: Le quote di mercato di TotalFina/Elf, per quanto riguarda il gasolio per uso domestico, sono sottostimate, poiché non includono le percentuali di detto combustibile vendute da Elf alle sue controllate.

Rodano - Alvernia - Borgogna					
Benzine	[70-80%]*	5%-10%	10%-15%	<5%	<5%
Gasolio autotrazione	[70-80%]*	15%-20%	10%-15%	<5%	<5%
Gasolio per uso domestico	[40-50%]*	30%-40%	15%-20%	<5%	<5%

Fonte: risposte ai questionari della Commissione

76. I raffinatori concorrenti non avrebbero la possibilità di approfittare di uno slittamento della domanda a loro favore come reazione ad un aumento dei prezzi introdotto da TotalFina/Elf sul mercato extrarete: essi non possiedono difatti depositi di distribuzione sufficienti per alimentare l'insieme del territorio; inoltre, per distribuire la loro produzione, devono passare per gli oleodotti Trapil, DMM e SPMR, che saranno controllati da TotalFina/Elf.
77. TotalFina ha richiamato l'attenzione della Commissione sul fatto che la quota di prodotti provenienti dalle raffinerie dei concorrenti in Francia e venduti sul mercato al dettaglio da questi stessi concorrenti è più alta della quota di prodotti raffinati da TotalFina ed Elf e destinata alle reti delle stazioni di servizio dei due operatori. Gli altri raffinatori riservano quindi principalmente il numero limitato di depositi da essi controllati al loro proprio uso, e dispongono, in questi depositi, solo di capacità limitate da mettere eventualmente a disposizione di altri utilizzatori.
78. I raffinatori concorrenti indicano che, in caso di aumento dei prezzi da parte di TotalFina/Elf, potrebbero offrire volumi supplementari di prodotti in alcune zone in cui dispongono di eccedenze, come la Bassa Senna e Berre - Marsiglia. Nelle altre regioni essi sono deficitari per quanto riguarda una o più categorie di prodotti (benzine o prodotti di distillazione), e non sono quindi in grado di fornirli se non acquistandoli a raffinatori concorrenti o sul mercato cargo (nell'Europa nord-occidentale e nel Mediterraneo).
79. Va rilevato che la capacità di importare volumi supplementari dipende dall'infrastruttura d'arrivo: a tale proposito i raffinatori concorrenti indicano che le capacità di stoccaggio saranno inferiori, tranne nei depositi in cui opereranno insieme a TotalFina ed Elf. Tenuto conto del fatto che i raffinatori concorrenti hanno solo partecipazioni di minoranza, nulla garantisce loro che avranno capacità supplementari. Nella misura in cui Exxon, ad esempio, possiede in comune con TotalFina ed Elf 23 dei suoi 25 depositi in Francia, il suo comportamento potrebbe essere diverso se TotalFina ed Elf decidessero una razionalizzazione importante dei loro mezzi.

80. TotalFina afferma di essere stata all'avanguardia del movimento di apertura delle capacità logistiche ai rivenditori non raffinatori. Anche ammettendo che ciò sia vero, la scomparsa della rivalità fra TotalFina ed Elf eliminerà l'incentivo a mantenere tale apertura. In numerosi casi, i depositi sono detenuti in proprietà da più raffinatori (depositi detti "in comune"), compresi TotalFina e/o Elf, che devono allora dare la loro approvazione per qualsiasi accesso a terzi. Finché questi due operatori sono in concorrenza, hanno interesse a concedere a terzi (in particolare alle GMD) l'accesso ai depositi, che ciascuno di loro divide con altri raffinatori. In caso di rifiuto d'accesso in un deposito controllato da uno dei due operatori (ad esempio TotalFina), una GMD potrà in effetti rivolgersi al deposito in cui ha una partecipazione l'operatore concorrente (ad esempio Elf), garantendo così, ad ogni modo, l'approvvigionamento della sua rete di stazioni di servizio. Un tale incentivo sparirà nel momento in cui TotalFina/Elf non dovrà più fare fronte ad una sufficiente concorrenza da parte di altri depositi. TotalFina ed Elf sono i soli operatori con una rete di stoccaggio con eccedenze di capacità. In ogni caso, TotalFina ammette solo un'apertura dei suoi depositi molto limitata.
81. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, Elf indica che la Commissione non ha tenuto conto del grado di apertura dei depositi d'importazione detenuti dai raffinatori concorrenti. È vero che tali raffinatori hanno stipulato dei contratti di passaggio con terzi nella maggior parte dei loro depositi, ma si tratta principalmente di capacità affittate alle società che acquistano il loro prodotto, e ciò non incide sul livello della concorrenza sul mercato extrarete.
82. Infine, consentire un'apertura dei depositi ha senso solo se gli oleodotti che li approvvigionano sono anch'essi accessibili a condizioni di mercato, cosa che non avverrebbe dopo la concentrazione, poiché TotalFina/Elf controllerebbe l'insieme di tali condotte.
83. In queste condizioni, i raffinatori concorrenti non hanno interesse a scontrarsi con TotalFina/Elf non conformandosi ad un eventuale aumento dei prezzi introdotto dall'impresa. Un comportamento razionale, da parte loro, sarebbe invece quello di seguire la politica di aumento dei prezzi sul mercato extrarete, o di esclusione dei dettaglianti non integrati, che fosse adottata da TotalFina/Elf.
- Conclusione: un punto di passaggio inevitabile
84. Le raffinerie di TotalFina/Elf saranno situate in ciascuna delle sei grandi regioni individuate, e permetteranno all'impresa di approvvigionare l'insieme del territorio francese ricorrendo esclusivamente a mezzi propri.
85. I raffinatori concorrenti non hanno invece una copertura nazionale. BP/Mobil, Esso e Shell dispongono di raffinerie solo nella valle della Senna e all'Etang de Berre. L'analisi dimostra che gli scambi effettuati con le altre imprese petrolifere integrate, fra cui, in primo luogo, TotalFina ed Elf, si aggirano intorno al [...] del loro approvvigionamento, con una percentuale più alta nella regione Nord [...]. La raffineria Elf di Donges (vicino a Nantes), che è il solo centro di raffinazione fra il sud della Senna e la frontiera spagnola, rifornisce una parte importante delle reti di stazioni di servizio degli altri raffinatori in questa ampia regione. Se BP/Mobil, Esso e Shell vogliono continuare ad approvvigionare la loro rete nell'intera Francia, dovranno inevitabilmente ricorrere a TotalFina/Elf, sia per importare prodotti raffinati, che per trasportarli, o ancora per ottenerli dalle raffinerie.

86. TotalFina/Elf, inoltre, divenuta autosufficiente sull'insieme del territorio, potrà mettere fine agli accordi di scambio con gli altri raffinatori, o potrà imporre le sue condizioni. Poiché solo uno di essi dispone (oltre che di una forte posizione nei depositi d'importazione) di centri di produzione in tutto il territorio, un tale squilibrio fra raffinatori può incidere gravemente sul gioco della concorrenza in un settore in cui, a causa dei costi di trasporto e dell'omogeneità del prodotto, gli scambi fra produttori sono una pratica diffusa. Tale situazione potrebbe portare ad un aumento sensibile della quota di mercato di TotalFina/Elf sul mercato extrarete.
87. Se diminuissero gli accordi di scambio di TotalFina/Elf, inoltre, ciò farebbe aumentare in alcune regioni le capacità disponibili degli altri raffinatori. Ora, i raffinatori concorrenti hanno una logistica adattata alle loro esigenze, e non hanno generalmente capacità logistiche per la vendita in Francia. TotalFina/Elf, invece, per la sua copertura logistica a livello nazionale, sarà in grado di vendere i prodotti precedentemente scambiati con gli altri raffinatori nelle regioni in cui essa non avrà più necessità di concludere accordi di scambio, come ad esempio nel sud del versante atlantico o nella parte ovest della costa mediterranea.
88. TotalFina ha spiegato che il mettere fine ad accordi di scambio con gli altri raffinatori presenti sul territorio francese la esporrebbe a rischi di ritorsioni sul territorio di altri Stati membri. Occorre tuttavia osservare che TotalFina/Elf sarebbe il primo raffinatore europeo con impianti nel Regno Unito, in Germania, nei Paesi Bassi, in Belgio e in Spagna. Nessun altro raffinatore sarà in grado di fare pressione su TotalFina/Elf negli altri paesi, poiché nessuno di essi beneficerà, in nessun luogo, di una posizione sufficientemente predominante. Né Exxon/Mobil, né BP, né Shell occupano una posizione altrettanto forte su un mercato nazionale di quella di TotalFina/Elf. Tali raffinatori non avrebbero pertanto il potere di mercato necessario per esercitare ritorsioni su TotalFina/Elf. Solo un comportamento identico da parte di tutti gli altri raffinatori nei confronti di TotalFina/Elf potrebbe essere efficace, ma gli interessi e le posizioni di mercato negli altri Stati membri variano, rendendo ciò altamente improbabile. Inoltre, dato che alcuni raffinatori presenti in Europa non svolgono attività in Francia (come Texaco, Conoco o Philips), la nuova entità TotalFina/Elf ha la garanzia di potersi approvvigionare in Europa qualunque sia il suo comportamento in Francia.
89. Sul mercato al dettaglio, gli interessi degli altri raffinatori nei confronti delle GMD convergono con quelli di TotalFina/Elf. In effetti, le GMD esercitano una pressione concorrenziale forte sui raffinatori, poiché presentano costi strutturalmente minori. Se gli altri raffinatori conformassero i prezzi extrarete da loro praticati ad un aumento introdotto da TotalFina/Elf, le GMD e gli altri operatori indipendenti non potrebbero controbilanciare tale situazione ricorrendo alle importazioni, e ciò procurerebbe dei profitti supplementari all'insieme dei raffinatori sui due mercati.
90. La loro vulnerabilità, l'eventualità di una reazione effettiva fuori dalla Francia e l'esistenza di un interesse convergente volto ad aumentare i margini di guadagno sul mercato extrarete e al dettaglio, fanno sì che gli altri raffinatori saranno spinti, razionalmente, a seguire TotalFina/Elf.

Analisi della domanda: vincoli insufficienti sul versante della domanda

91. Come spiegato sopra, in caso di un aumento dei prezzi introdotto da TotalFina/Elf, sarebbe nell'interesse degli altri raffinatori allinearsi su questa scelta. Per la loro integrazione verticale, i raffinatori sono infatti più protetti dei loro concorrenti sul

mercato al dettaglio - le GMD per i carburanti e gli indipendenti per la vendita di gasolio per uso domestico - contro un abuso della forte posizione di mercato occupata da TotalFina/Elf (ad esempio, aumento dei prezzi dei prodotti raffinati sul mercato extrarete). Un incremento dei prezzi sul mercato extrarete inciderebbe solo in minima parte sui loro costi, mentre porterebbe ad un aumento dei costi dei concorrenti non integrati. I dettaglianti non integrati hanno solo parzialmente accesso alla catena logistica: alcuni possiedono partecipazioni in depositi (come Carfuel e Distriservice), ma altri non ne detengono (come Siplec e Petrovex). Tuttavia, anche nel primo caso, le partecipazioni acquisite riguardano solo certe zone, e per lo più depositi in cui TotalFina/Elf conserva una posizione di controllo.

92. Resta da esaminare se il contropotere contrattuale dei rivenditori indipendenti (quali le GMD) potrebbe impedire un tale aumento dei prezzi. Perché ciò sia possibile essi dovrebbero poter ricorrere alle importazioni, o direttamente, o tramite acquisti sul mercato cargo, oppure tramite dei grossisti internazionali. Tuttavia, le GMD sono solo parzialmente integrate nella catena logistica: esse non possiedono una capacità di stoccaggio sufficiente nei depositi d'importazione, e nessuna partecipazione negli oleodotti per distribuire la loro produzione.
93. Le GMD sono al tempo stesso clienti e concorrenti dei raffinatori. Nel 1998 si sono approvvigionate nella misura del [...] presso le imprese di raffinazione, ricorrendo principalmente, per il volume restante, a grossisti internazionali (Cargill, Dreyfus Energie, MVW, Société Générale Energie, Lagerhauser, Bolloré...). TotalFina/Elf potrà limitare l'accesso dei grossisti internazionali alle infrastrutture sotto il suo controllo.
94. Come già spiegato, il deposito di Picoty La Pallice non rientra attualmente nell'area di influenza di TotalFina/Elf. Tale deposito ha una capacità di 213 500 m³, che è già utilizzata. Anche assegnandogli, teoricamente, un tasso di rotazione 10, i volumi importati sarebbero insufficienti per rendere non proficuo un aumento dei prezzi extrarete da parte di TotalFina/Elf, tanto più che detto deposito è in grado di approvvigionare con prodotti importati solo una piccola parte della zona Grand Ouest - Centro, e non potrebbe rifornire nessuna delle altre cinque zone.
95. Anche supponendo, ai fini dell'analisi, che CPA possa gestire liberamente i propri depositi d'importazione, è comunque poco verosimile che un aumento di prezzi praticato da TotalFina/Elf in una qualunque delle sei regioni individuate possa essere reso non proficuo da un ricorso alle importazioni. Nell'area Nord, TotalFina/Elf potrebbe indebolire finanziariamente CPA Dunkerque offrendo condizioni particolarmente vantaggiose a DPC St Pol [...]. Nella zona Normandia-Regione parigina potrebbe essere applicata una strategia simile al deposito CPA Rouen. Nell'area Grand Ouest - Centro, il deposito StockBrest di CPA è isolato e può approvvigionare solo una parte limitata della Bretagna. Analogamente, il deposito Picoty La Pallice ha un bacino di utenza ridotto. Nell'area Sud, solo il deposito di Frontignan sfuggirebbe al controllo di TotalFina/Elf, ma la nuova entità potrebbe con facilità compromettere definitivamente la già precaria sopravvivenza di Frontignan [...] o attirando eventuali clienti verso i suoi depositi di Sète o di Port la Nouvelle.
96. Risulta così che TotalFina/Elf avrebbe la possibilità di estromettere dal mercato i depositi concorrenti, o di limitare la loro pressione concorrenziale. L'entità congiunta potrebbe allora aumentare le tariffe del passaggio dai depositi d'importazione sotto il suo controllo, avendo inoltre una forte probabilità di essere imitata dalla concorrenza.

Ciò limiterebbe la pressione concorrenziale che potrebbe esercitare il ricorso alle importazioni in caso di un possibile aumento del prezzo extrarete.

97. La tabella che segue indica il potere che avrebbe TotalFina/Elf sui prezzi extrarete. Anche supponendo che gli altri raffinatori presenti sul territorio francese siano in grado di aumentare le loro vendite in caso di incremento dei prezzi da parte di TotalFina/Elf, occorrerebbero come minimo importazioni di un'entità di 5 milioni di tonnellate per equilibrare l'offerta e la domanda francese mantenendo le vendite di TotalFina/Elf al loro livello attuale: ciò equivarrebbe a un tasso di rotazione dell'ordine 5-6 per i depositi d'importazione sopra menzionati. Poiché solo il deposito CPA Rouen è collegato a un oleodotto, probabilmente tali depositi non sarebbero immediatamente in grado di potenziare materialmente la loro rotazione. Occorre sottolineare inoltre che è molto difficile che i raffinatori concorrenti abbiano la capacità logistica per vendere tutta la loro produzione in Francia in modo indipendente. Essi trarrebbero infine vantaggio da un aumento dei prezzi sul mercato extrarete ma al tempo stesso anche sulle loro attività di vendita al dettaglio, che diventerebbero più concorrenziali.

[...]*						
(1998)	Totale vendite extrarete	Totale vendite in rete	Volumi a disposizione di terzi (produzione - vendita in rete) ^o	Saldo extrarete	Vendite attuali di TFE extrarete	Import min
	migliaia di tonnellate	migliaia di tonnellate	migliaia di tonnellate	migliaia di tonnellate	migliaia di tonnellate	migliaia di tonnellate
Benzina						
Gasolio						
Gasolio per uso domestico						

Fonte: calcoli effettuati dalla Commissione in base alle informazioni fornite nel modello CO.

98. È pertanto poco probabile che i rivenditori possano contrastare un aumento dei prezzi. Ogni GMD ripercuoterebbe così tale incremento sui consumatori. Dato che la differenza attuale è superiore a [...]* centesimi di franco francese, [...]*, il prezzo finale al dettaglio applicato dai rivenditori resterà inferiore a quello dei raffinatori.
99. [...]*

100. TotalFina indica che la concentrazione non porrà i clienti del mercato extrarete, e in particolare la grande distribuzione, in una situazione di dipendenza, date le possibilità di arbitraggio di cui essi dispongono e le forti posizioni da essi occupate sul mercato al dettaglio. TotalFina afferma che nel 1998 le GMD hanno rappresentato il [...] ^{*} delle sue vendite extrarete per il complesso dei prodotti e [...] ^{*} per quelle di benzina.
101. Anche se la domanda è concentrata e costituita da operatori esperti, essi non disporranno di capacità supplementari per aggirare l'offerta di TotalFina/Elf. Le GMD hanno potuto costruire una politica indipendente d'approvvigionamento (nel 1998 si sono approvvigionate presso grossisti internazionali nella misura del [...]) ^{*}¹⁴ basandosi sugli strumenti logistici disponibili. Il controllo della catena logistica potrebbe permettere di penalizzare selettivamente, sul mercato extrarete, le GMD o altri dettaglianti qualora questi non si conformassero ad un aumento dei prezzi al dettaglio.

2.3. CONCLUSIONI

102. La nuova entità derivata dalla concentrazione avrà la possibilità di controllare una parte cospicua delle fonti di approvvigionamento e della catena logistica (importazione, trasporto e distribuzione) dei prodotti raffinati in Francia. Essa potrebbe allora aumentare i prezzi fatturati agli acquirenti sui mercati extrarete della benzina, del diesel e del gasolio per uso domestico, in tutto il territorio francese o in ciascuna delle sei regioni individuate, senza temere che la concorrenza o i clienti possano rendere non proficuo un tale incremento. Di conseguenza, l'operazione notificata porterà alla costituzione di una posizione dominante di TotalFina/Elf sui mercati extrarete della benzina, del diesel e del gasolio per uso domestico, che avrà l'effetto di ostacolare in maniera significativa la concorrenza effettiva su tali mercati.

3. IL MERCATO DELLA MESSA A DISPOSIZIONE DI CAPACITÀ DI STOCCAGGIO NEI DEPOSITI D'IMPORTAZIONE COLLEGATI A MEZZI DI TRASPORTO DI GROSSA PORTATA

3.1. Il mercato rilevante

3.1.1. Mercato del prodotto

103. I depositi d'importazione sono definiti come depositi in grado di accogliere navi di grossa stazza (da 30 a 50 migliaia di tonnellate). Essi permettono lo stoccaggio di tutti i prodotti petroliferi, e i più importanti sono collegati a 2 mezzi di trasporto di grossa portata. I depositi d'importazione possono svolgere lo stesso ruolo dei depositi costieri e dei depositi di distribuzione per l'approvvigionamento delle stazioni di servizio situate nelle vicinanze.
104. Esiste una domanda di capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione collegati a mezzi e infrastrutture di trasporto di grossa portata. Tale domanda proviene da operatori situati in un punto qualunque del tragitto servito dal mezzo di trasporto di grossa portata collegato al deposito d'importazione.

¹⁴ Nel 1998 la Francia ha importato 23 milioni di tonnellate di prodotti raffinati, di cui 2 milioni di tonnellate di benzina e 11 milioni di tonnellate di gasolio.

105. La Francia conta 8 depositi d'importazione collegati a mezzi e infrastrutture di trasporto di grossa portata¹⁵. Si tratta dei seguenti depositi:

DPC St Pol	Controllo congiunto TotalFina e altri raffinatori	ODC (ma con passaggio obbligato dalla raffineria Total Mardyck, e attualmente approvvigionato al 99% da detta raffineria)	Nord ed Est
CPA Dunkerque	-	ODC (ma con passaggio obbligato dalla raffineria Total Mardyck)	Nord ed Est
CPA Rouen	-	Trapil, poi DMM	Normandia-Regione parigina, Centro ed Est
CIM Le Havre	Controllo congiunto Elf/Compagnie Nationale de Navigation	Trapil, poi DMM	Normandia-Regione parigina, Centro ed Est
Stockbrest	-TotalFina/Elf: 40%	Treno	Ovest
Donges St Nazaire	Controllo Elf	DMM	Ovest, sud della Regione parigina, Centro ed Est
DPA Ambès / Bassens	TotalFina 27,9%, Elf 22,4%: Controllo esclusivo dopo l'operazione	Collegamento ferroviario che permette di inoltrare a treno completo i prodotti petroliferi che arrivano via oleodotto da Pauillac e da Ambès.	Ovest
DP Fos	Acquisizione di controllo da parte di TotalFina/Elf TotalFina 25,7%, Elf 25,7%	SPMR e due linee ferroviarie rispettivamente verso Tolosa e Digione 25,7%	Sud, Rodano-Borgogna e Tolosa

106. Se i prezzi dei servizi di messa a disposizione di capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione collegati a mezzi di trasporto di grossa portata fossero aumentati per la totalità dei depositi d'importazione, la sola possibilità, sul versante della domanda, sarebbe quella di rivolgersi ai depositi costieri o ai depositi d'importazione di grande capacità senza accesso ai mezzi di trasporto di grossa portata. Tuttavia, tale mancanza di accesso ai mezzi di trasporto di grossa portata limita materialmente la sostituibilità funzionale di tali depositi con i depositi d'importazione che invece vi sono collegati. Inoltre, i depositi costieri non sono adatti ad accogliere navi di grossa stazza e i loro

¹⁵ I depositi di Lorient e di Port La Nouvelle, pur permettendo l'accesso a navi di grosso tonnellaggio, non sono collegati a mezzi e infrastrutture di trasporto di grossa portata, cosa che riduce il loro bacino di utenza a un raggio di 100-150 km. Il deposito Shell Pauillac dipende dal deposito DPA per la distribuzione di grossi volumi di prodotto, poiché non dispone di attrezzature per le operazioni di carico di autocisterne o vagoni-cisterna, e non è collegato a nessun oleodotto (oltre al collegamento con DPA Bassens).

costi di approvvigionamento sono pertanto più elevati. L'indagine di mercato ha rivelato che i prezzi di trasporto sono più elevati del 35% per le chiatte da 10 migliaia di tonnellate che per le navi di grosso tonnellaggio, da 30 migliaia di tonnellate e più. Le capacità offerte dai depositi costieri sarebbero non solo più onerose, ma non offrirebbero inoltre a valle mezzi di trasporto di grossa portata.

107. Per quanto riguarda i servizi di messa a disposizione di capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione, i depositi collegati a mezzi di trasporto di grossa portata non sono pertanto sostituibili con alternative economicamente valide.

3.1.2. *Mercato geografico*

108. Come indicato sopra (v. punto 21 e seguenti), l'infrastruttura logistica francese è organizzata in base a raffinerie e depositi d'importazione. Tali fonti di prodotti raffinati servono ad approvvigionare diverse regioni francesi, attraverso cinque oleodotti e, marginalmente, per via ferroviaria. Per ciascuno dei depositi d'importazione considerati, la domanda di servizi di messa a disposizione di capacità di stoccaggio può provenire da diverse regioni. I depositi d'importazione della costa atlantica e della Manica sono collegati alle regioni Grand Ouest - Centro, Nord, Normandia - Regione parigina, e alla regione Est. Alcune aree delle regioni Grand Ouest - Centro ed Est possono essere alimentate al tempo stesso dall'oleodotto DMM e da Trapil. Analogamente, la regione Est può essere approvvigionata da Trapil, ODC Nord e DMM. In questi casi vi è, sul versante della domanda, la possibilità di scelta fra siti che sono collegati a mezzi di trasporto di grossa portata. Solo i depositi d'importazione del versante mediterraneo, come DP Fos, rispondono a una domanda localizzata, senza che vi siano vere e proprie alternative. DP Fos alimenta così anche le regioni Sud e Rodano-Borgogna. Possono essere pertanto definiti due mercati geografici corrispondenti alla metà nord e alla metà sud della Francia. L'analisi, tuttavia, non sarebbe diversa se il mercato geografico avesse una portata nazionale.

3.1.3. *Parte sostanziale del mercato comune*

109. Ciascuno dei mercati geografici definiti (una zona nord e una zona sud, oppure un mercato nazionale) rappresenta una parte sostanziale del mercato comune. Questo in virtù dell'estensione geografica, della popolazione e del ruolo delle importazioni negli scambi di prodotti raffinati fra la Francia e gli altri Stati membri.

3.2. **Valutazione**

110. [...]*, è “indispensabile” per un operatore avere il controllo della propria logistica, e questo “allo scopo di controllare le operazioni in termini di qualità, di sicurezza degli approvvigionamenti, di flessibilità commerciale e di capacità di reagire a situazioni di crisi.” La Commissione ha calcolato le quote di capacità sulla base della natura del controllo (esclusivo o congiunto) esercitato da TotalFina/Elf sulle società proprietarie dei depositi. Le capacità bloccate per la locazione alla SAGESS non sono state dedotte dalle capacità operative. Secondo tale calcolo, anche includendo Frontignan, TotalFina/Elf avrà il [50-60%]* delle capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione: il [40-50%]* con controllo esclusivo e il [0-10%]* con controllo congiunto.

111. A livello regionale, la concentrazione porta alla situazione seguente:

	Nord: Nord-Normandia Regione parigina - Grand Ouest Centro - Alsazia Lorena	Sud: Sud-Rodano Borgogna (senza Frontignan)
Depositi d'importazione collegati a mezzi di trasporto di grossa portata	[...] [*] 65-75%	[...] [*] 90-100%

112. TotalFina ha indicato che il nuovo gruppo non potrà agire autonomamente per quanto riguarda le assegnazioni delle capacità di stoccaggio di prodotti raffinati importati, poiché più della metà di tali infrastrutture resterebbe sotto il controllo, almeno parziale, di operatori indipendenti dal nuovo gruppo, con capacità di approvvigionamento del mercato sufficienti per rispondere alla domanda.
113. Nel caso di un controllo congiunto su questi depositi da parte di TotalFina/Elf e una o più parti terze, si pone la questione di sapere se questi depositi costituirebbero un ostacolo ad una strategia d'esercizio di potere di mercato da parte di TotalFina/Elf. Ciò è poco probabile, poiché ne deriverebbe un blocco degli organi dirigenti di queste strutture. Se gli altri azionisti fossero dei raffinatori, avrebbero interessi convergenti con quelli di TotalFina/Elf nel precludere ai non raffinatori l'accesso ai depositi. Se tali azionisti non fossero dei raffinatori, sarebbero molto più penalizzati di TotalFina/Elf (che ha numerose attività) da una tale situazione di blocco.
114. Anche se attualmente i raffinatori concorrenti non utilizzano in modo ottimale le loro capacità di stoccaggio, essi tenderanno a mantenere un volume di capacità di stoccaggio strategica per equilibrare le perdite di capacità di produzione (temporanea o strutturali)¹⁶, per permettere le esportazioni o la distribuzione verso l'interno della Francia, laddove registrino una capacità di produzione locale eccedentaria, o ancora per importare il prodotto nelle regioni dove la capacità di produzione non può soddisfare la domanda. Infine, anche se ci fosse una sufficiente capacità di stoccaggio per rispondere a una domanda supplementare per le benzine, le capacità di stoccaggio per il gasolio per uso domestico e il diesel sono comunque considerevolmente inferiori.
115. Per quanto riguarda la regione Sud, il funzionamento di DP Fos verrebbe ad essere profondamente alterato. Gli azionisti di questo deposito sono: TotalFina (25,7%), Elf (25,7%), l'impresa di stoccaggio indipendente Vopak (21,3%), il raffinatore italiano Agip (13,8%) e l'impresa petrolifera indipendente Thévenin-Ducrot (7,7%). Ogni azionista ha diritto a una capacità di stoccaggio proporzionale alla sua quota di capitale. Se l'azionista vuole dare in affitto una parte della sua capacità, deve affidarne la commercializzazione al gestore del deposito. Prima della concentrazione, era nell'interesse di ogni azionista mettere le capacità non utilizzate a disposizione del gestore del deposito, che aveva l'obbligo statutario di immetterle sul mercato. Il gestore del deposito poteva, così, eventualmente, esercitare un potere di mercato attraverso i prezzi, ma non attraverso i volumi disponibili. Dopo la concentrazione, TotalFina/Elf acquisirebbe il controllo di questo deposito, diventandone al tempo

¹⁶ Il livello delle importazioni potrebbe aumentare negli anni a venire in particolare a causa di esigenze sempre maggiori per quanto riguarda le specifiche, in termini di qualità, dei prodotti: certi raffinatori nazionali potrebbero in effetti avere temporaneamente delle difficoltà nell'ottenere prodotti che soddisfino le qualità richieste (tenori ridotti di idrocarburi aromatici, benzene e zolfo).

stesso il principale proprietario in termini di capacità, e di fatto, il gestore. I suoi diritti in termini di capacità, in quanto azionista, saranno superiori alle sue esigenze, e le eccedenze saranno messe a disposizione del gestore, che sarà controllato dall'impresa stessa. Gestendo le proprie capacità e quelle che gli altri azionisti avranno messo a disposizione del gestore, TotalFina/Elf controllerà il gioco della concorrenza in molteplici modi. Essa avrà così la padronanza della messa a disposizione del gestore dei volumi suoi propri. Inoltre, controllando il comportamento di detto gestore, l'impresa influirà sui prezzi dell'insieme dei volumi messi a disposizione di quest'ultimo dall'impresa stessa o dagli altri azionisti.

116. DP Fos deve affrontare una concorrenza marginale in termini di stoccaggio d'importazione per quanto riguarda il Sud e la regione Rodano - Borgogna. Tale concorrenza proviene dai depositi situati a Frontignan e a Port La Nouvelle, che hanno capacità cospicue ma possono servire solo una zona locale non disponendo di mezzi di trasporto di grossa portata. Come indicato nei punti precedenti, la redditività di Frontignan è stata messa in dubbio in occasione dell'indagine svolta sul mercato.
117. Per quanto riguarda la metà nord della Francia, la sola concorrente di TotalFina su questo mercato dei servizi di messa a disposizione di capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione collegati a mezzi di trasporto di grossa portata è rappresentata dall'impresa di stoccaggio indipendente CPA (depositi a Dunkerque, Rouen e Brest). Come sopra indicato, la nuova entità possiederebbe una minoranza di blocco in CPA.

3.3. CONCLUSIONI

118. TotalFina/Elf potrà quindi monopolizzare le infrastrutture logistiche per lo stoccaggio di prodotti raffinati importati, e potrà rendere molto più difficile e oneroso, per gli operatori indipendenti, l'accesso ai mercati della distribuzione dei prodotti petroliferi raffinati. La concentrazione notificata porta alla costituzione di una posizione dominante sui mercati della messa a disposizione di capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione collegati a mezzi di trasporto di grossa portata.

4. IL MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO DI PRODOTTI RAFFINATI VIA OLEODOTTO

4.1. Il mercato rilevante

4.1.1. Il mercato del prodotto

119. Gli oleodotti che trasportano i prodotti petroliferi finiti (benzine, diesel, gasolio per uso domestico) sono degli strumenti logistici utilizzati da diversi operatori del settore - ossia i raffinatori, gli indipendenti o la grande distribuzione - per ricevere e distribuire i prodotti raffinati. Sistemi di oleodotti indipendenti sono, come i depositi petroliferi, una condizione essenziale per il mantenimento della concorrenza sul mercato della distribuzione dei carburanti.

120. I principali sistemi di oleodotti sono i seguenti:

Zona	Le Havre – Parigi	Mediterraneo – Rodano	Donges – Melun - Metz	ODC-Nord ODC-Sud
Oleodotto	Trapil	SPMR	DMM	ODC
Operatore	Trapil	Trapil	SFDM (prima del 1993 Trapil)	Trapil
Azionariato	TotalFina (35%) / Elf (27%), Esso (11,67%), BP (6,42%), Shell (14,62%) Mobil (5,74%)	TotalFina (32,5%) / Elf (14,1%) + Trapil (5%), Esso (14,16%), BP (12,16%), Shell (16,16%) Mobil (3%), Petrofrance (1,55%), TD (0,8%), Propetrol (0,55%)	Elf (49%) / CNN (31%) / Port Nantes St Nazaire (10%) / Bolloré (10%)	NATO
Portata media	450 - 1800 m ³ /h	550 – 1200 m ³ /h	360 m ³ /h	
Diametro (pollici)	10/12	10/12	10/12	
Origine: raffinazione / importazione	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Traffico in tonnellate 1995	18 678	8 448	2 308	2 050
Traffico in tonnellate 1998	20 967	9 020	2 949	2 692

121. L'attività di trasporto dei prodotti petroliferi finiti è generalmente “internalizzata” dalla maggior parte dei raffinatori, che trasportano i prodotti finiti dal deposito d'importazione e dalla raffineria verso le loro infrastrutture di stoccaggio. Da sempre¹⁷ i raffinatori detengono, congiuntamente, la partecipazione di maggioranza nelle società proprietarie degli oleodotti. Questi stessi raffinatori sono anche i principali utilizzatori, e quindi i principali clienti, di queste società di gestione degli oleodotti. Possono tuttavia accedere ai condotti anche clienti che non sono raffinatori e che non sono necessariamente azionisti delle società di gestione degli oleodotti, come le GMD. Esiste quindi un mercato dei servizi di trasporto di prodotti raffinati via oleodotto. Tali servizi sono o direttamente offerti dalle società di gestione o rivenduti dai raffinatori, principali utilizzatori degli oleodotti.
122. Oltre agli oleodotti, i prodotti finiti possono essere trasportati su grandi distanze anche su chiatte e per via ferroviaria. L'utilizzo degli oleodotti si pone al primo posto con il 72% dei volumi trasportati all'interno della Francia; segue la ferrovia, che permette di trasportare il 15% dei volumi, e infine il trasporto su chiatta (13%).
123. Gli oleodotti sono lo strumento di trasporto meno oneroso, e nelle zone da essi servite gli altri mezzi di trasporto sono quasi scomparsi. In mancanza degli oleodotti elevato è l'uso della ferrovia. L'utilizzo del treno, tuttavia, è possibile solo quando esistono attrezzature di caricamento specifiche, e previa conclusione di accordi quadro con la

¹⁷ La ripartizione del capitale degli oleodotti è basata sulle quote di mercato degli anni '50.

SNCF (le ferrovie francesi). Tali accordi permettono di ottenere, con l'applicazione di sconti, un costo di trasporto equivalente al costo derivante dall'utilizzo degli oleodotti, ma finora essi sono stati, in pratica, raramente conclusi. Si può tuttavia citare l'esempio del deposito d'importazione di DP Fos, che utilizza il treno per servire i depositi di Tolosa e Digione.

124. Il treno presenta tuttavia, in media, costi più elevati [...]*, una maggiore incertezza sulla programmazione e sulla durata dei trasporti e, infine, costi per le infrastrutture e per le operazioni di carico/scarico, che lo rendono meno pratico del trasporto via oleodotto. È da notare che tale forma di trasporto si è sviluppata per servire due regioni che sono caratterizzate dall'assenza di oleodotti (Tolosa), dalla saturazione dell'oleodotto SPMR e dalla scarsa qualità dell'ODC (Digione). Il treno deve essere quindi escluso dal mercato rilevante.
125. Per quanto riguarda le autocisterne su strada risulta che, oltre al prezzo molto più elevato, tale mezzo di trasporto è utilizzabile solo su distanze fra i 30 e i 50 km nelle regioni ad alta densità di popolazione, e per tragitti di 150 km nelle altre regioni. Il trasporto via autocisterna e via oleodotto non sono quindi sostituibili.
126. La tabella sotto indicata fornisce i costi di trasporto a seconda dei mezzi utilizzati (esclusi i costi di movimentazione):

Costi di trasporto		FRF / T / KM
Oleodotto	Trapil	[...]*
	SPMR	[...]*
	DMM	[...]*
Autocisterna	20 T	[...]*
	38 T	[...]*
Treno	2000 T	[...]*
	1000 T	[...]*
	Vagone	[...]*
Nave (10.000 T)	Le Havre - Bordeaux (1100 km)	[...]*
	Fos - Port la Nouvelle (300 km)	[...]*
Chiatta	Reichstett – Mulhouse	[...]*

127. Le differenze che emergono dalla tabella devono essere valutate tenendo conto del fatto che la domanda di carburanti a livello di vendita all'ingrosso è estremamente sensibile alle variazioni di prezzo. Già un aumento di prezzo dell'ordine, mediamente, dell'1%, può dar luogo a perdite di clientela.

4.1.2. *Il mercato geografico*

128. Applicando un ragionamento simile a quello esposto in merito ai mercati della messa a disposizione di capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione collegati a mezzi di trasporto di grossa portata, il mercato geografico può essere diviso in due zone: la prima copre la metà nord della Francia (servita da Trapil, DMM e ODC-Nord), la seconda la metà sud (incluso il corridoio del Rodano), servita da SPMR e marginalmente da ODC-Sud.

4.2. VALUTAZIONE

4.2.1. *Funzionamento degli oleodotti e della concorrenza*

- Il funzionamento commerciale degli oleodotti

129. Le tariffe, la portata, la flessibilità dei lotti, la frequenza dei cicli di funzionamento e le procedure di gestione dei tre oleodotti principali (DMM, TRAPIL, SPMR) risultano simili.
130. Le partecipazioni detenute in questi tre oleodotti non danno diritto a quote (partecipazioni finanziarie), ma conferiscono un diritto di priorità sui lotti di carburanti da fornire in caso di contingentamento. La diminuzione viene calcolata in funzione del volume trasportato nel corso dei 3 anni precedenti.
131. Per quanto riguarda l'accesso a tali oleodotti, non vi è discriminazione fra azionisti e parti terze. Tuttavia, nel sistema Trapil, le parti terze tendono a far eseguire tutti i loro trasporti ai fornitori poiché Trapil applica uno sconto per tranches di fatturato [...]*. Lo sconto medio di un raffinatore azionista è stato pari a [...] * nel 1998. Non vi sono sconti legati ai volumi trasportati su SPMR o DMM. Trapil, SPMR e DMM calcolano una tariffa di base per tonnellata, in funzione delle distanze. La tariffa applicata in FRF/m³ aggiunge a tale tariffa di base un aumento per le benzine [...] *.

- Concorrenza fra oleodotti e nell'ambito di uno stesso oleodotto

132. La concorrenza sul mercato in questione interviene a due livelli: è esercitata in primo luogo fra sistemi d'oleodotti concorrenti, come ad esempio il sistema Trapil e il sistema DMM, e può inoltre avere luogo nell'ambito di uno stesso oleodotto. I raffinatori sono rivenditori di servizi di trasporto via oleodotto; si fanno concorrenza fra di loro e competono inoltre con la società di gestione dell'oleodotto stesso. Nella misura in cui l'oleodotto è controllato da uno di essi, e serve a trasportare, in larga parte, prodotti forniti dagli azionisti, esiste una forte pressione a far allineare la politica della società di gestione e quella dei raffinatori.

4.2.2. Effetti della concentrazione sul mercato del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto nel nord della Francia

- Effetti sulla concorrenza nell'ambito di uno stesso oleodotto

Trapil

133. La maggior parte del capitale di Trapil è detenuto dai raffinatori che svolgono le loro attività nella Bassa Senna. Diversi operatori non integrati hanno indicato che, già da ora, la gestione dell'oleodotto risponde innanzitutto ai comuni interessi di questi raffinatori. Occorre tuttavia osservare che, prima della concentrazione, poteva formarsi una maggioranza intorno ad uno dei due azionisti principali: TotalFina ed Elf. Inoltre Elf non era stabilita come raffinatore nella Bassa Senna, e poteva quindi avere motivazioni e comportamenti diversi da quelli dei raffinatori di tale area. Dopo l'operazione di concentrazione, TotalFina controllerà Trapil e quindi la gestione quotidiana del sistema di oleodotti. Nel capitale di Trapil ci saranno praticamente solo i raffinatori della Bassa Senna, e come leader il gruppo TotalFina/Elf, che controllerà inoltre il deposito d'importazione CIM e la più grossa raffineria che alimenta il sistema Trapil. Gli altri raffinatori saranno quindi chiaramente spinti ad allineare i loro comportamenti a quelli della nuova entità.

- Effetti sulla concorrenza fra oleodotti

DMM

134. Elf è azionista al 49% della società SFDM, gestore dell'oleodotto DMM (altri soci: Compagnie Nationale de Navigation: 31%; Bolloré Energie: 10%; Port Autonome de Saint-Nazaire: 10%), e può nominare quattro degli otto membri del consiglio d'amministrazione. Il presidente del consiglio d'amministrazione è, di diritto, un rappresentante di Elf, e ha un voto preponderante. Inoltre l'oleodotto è alimentato principalmente dalle raffinerie di Elf (Donges e Grandpuits) ed Elf ne è, di gran lunga, il principale cliente. Elf controlla quindi SFDM. [...]*. Le richieste di transito da parte di terzi non azionisti sarebbero trattate direttamente dalla direzione generale e dalla direzione commerciale di SFDM. [...]*
135. L'oleodotto DMM presenta un interesse strategico per Elf; il suo tracciato coincide con un asse che collega le raffinerie Elf di Donges e di Grandpuits e il complesso petrolchimico Elf-Atochem di Carling in Lorena. L'oleodotto DMM permette a Elf di distribuire all'interno della Francia una parte significativa della sua produzione eccedentaria della raffineria di Donges, e di ridurre così le esportazioni.

ODC

136. Il sistema ODC è gestito da Trapil. Gli oleodotti ODC sono poco utilizzati a causa della loro configurazione obsoleta. Allo scopo di ottimizzare gli sbocchi della raffineria di Dunkerque, la parte che collega Dunkerque a Cambrai ha beneficiato di investimenti di ammodernamento (stazioni di pompaggio) da parte di TotalFina. [...]*. Per tali ragioni TotalFina ha un'influenza determinante, che sarà ulteriormente accresciuta dall'operazione relativa a ODC-Nord.

137. Dopo la concentrazione, TotalFina/Elf possiederà il 61% circa del capitale di Trapil e, come spiegato sopra, controllerà o avrà un'influenza determinante sui due oleodotti che in parte potrebbero sostituire Trapil (DMM per Orléans, Tours, il sud della Regione parigina e l'est della Francia; ODC-Nord per l'est della Francia).
138. Per quanto riguarda la Regione parigina, tutti i depositi di distribuzione sono attualmente alimentati da Trapil ad eccezione di quello della Ferté Allais, che è alimentato da DMM. Tuttavia, l'oleodotto DMM rappresenta un potenziale concorrente per il condotto LHP/Trapil. Le tariffe, la portata, la flessibilità dei lotti, la frequenza dei cicli di funzionamento e le procedure di gestione del DMM sono simili a quelle di Trapil.
139. I prodotti trasportati dall'oleodotto DMM sono in concorrenza anche con ODC. I prodotti scendono attraverso il condotto ODC-Nord da Dunkerque fino al deposito SFDM di Châlons-sur-Marne, poi continuano fino a Langres prima di risalire fino al deposito di Strasburgo. Attualmente, l'oleodotto non utilizza ancora la sua capacità nominale di 5 milioni di m³ (traffico 1998: 3,4 milioni di m³), e potrebbe rapidamente arrivare fino a 7 milioni di m³.
140. DMM può essere utilizzato per esercitare una pressione concorrenziale su Trapil. [...]*.
141. Nella stessa prospettiva, il 28 settembre 1993 il *Conseil de la concurrence*, investito del caso dal Ministero francese dell'Economia e delle Finanze, ha formulato un parere secondo il quale l'accettazione della candidatura di Trapil per la gestione di DMM avrebbe rafforzato la posizione dominante già detenuta da Trapil nel settore del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto a destinazione della Regione parigina.
142. Il nuovo gruppo TotalFina/Elf rappresenterà più del [...]* del traffico dell'oleodotto DMM (in volume), e avrà il [...]* delle capacità di raffinazione collegate da DMM e Trapil alla Regione parigina. La presenza, nel capitale di SFDM, di un raffinatore che controllerebbe i due oleodotti (Trapil e ODC-Nord) concorrenti del DMM, e che sarebbe il loro primo fornitore di prodotti, porterebbe necessariamente a un'attenuazione molto forte della concorrenza.
143. In conclusione, la concentrazione notificata conferirà una posizione dominante a TotalFina/Elf sul mercato del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto nel nord della Francia.
- 4.2.3. *Effetti della concentrazione sul mercato del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto nel sud della Francia*

- Effetti sulla concorrenza nell'ambito di uno stesso oleodotto

SPMR

144. Dopo la concentrazione l'oleodotto SPMR sarà controllato al 51,6% da TotalFina/Elf. Elf e TotalFina detengono rispettivamente il 32,5% e il 14,1% del capitale di SPMR; Trapil, che sarà controllato da TotalFina/Elf, ne possiede il 5%. La partecipazione totale che ne risulta conferirebbe alla nuova entità un diritto di veto sulla gestione di SPMR, e quindi una forma di controllo: le decisioni, in effetti, sono prese con una maggioranza dei due terzi.

145. La gestione di SPMR è stata affidata a Trapil per una durata indeterminata (preavviso di tre anni). I principali azionisti di Trapil e SPMR hanno elaborato un progetto per attuare delle sinergie allo scopo di ridurre i loro costi di gestione.
146. L'oleodotto SPMR viene occasionalmente contingentato, e ciò può ridurre i volumi fino al 50%. Tali contingentamenti intervengono in particolare in seguito a specifiche situazioni di saturazione derivanti da domande molto elevate di gasolio per uso domestico in periodi di grande freddo, e tenuto conto dei problemi di fragilità degli impianti. L'assegnazione dei volumi è allora calcolata in funzione del volume trasportato dal soggetto interessato nel corso dei tre anni precedenti: va quindi a vantaggio dei grandi raffinatori, principali utilizzatori "storici" di tali impianti, e a scapito delle GMD e degli altri operatori indipendenti.
147. I piani d'azione di TotalFina menzionano tali problemi di approvvigionamento [...]*.
148. Dopo l'operazione notificata, l'oleodotto SPMR sarebbe controllato da TotalFina/Elf, e le sue attività sarebbero regolate dagli interessi del suo principale azionista. Lo stesso avverrebbe per quanto riguarda il comportamento degli altri azionisti. Per quanto riguarda la gestione della società, prima dell'operazione i diversi raffinatori presenti nel capitale di SPMR dovevano raggiungere un compromesso fra gli obiettivi specifici di ciascuno, tenendo conto, in particolare, della presenza non trascurabile di Elf, non operante in quanto raffinatore all'Etang de Berre. Dopo l'operazione, e grazie alla sua posizione preponderante nel capitale di SPMR e il controllo della sua gestione, nonché al controllo dell'unico deposito d'importazione collegato all'oleodotto, il deposito DP Fos, TotalFina sarà in grado di attuare un aumento dei prezzi a livello dei rivenditori dei servizi di trasporto di prodotti raffinati via oleodotto.

- Effetti della concentrazione sulla concorrenza fra oleodotti

149. L'oleodotto ODC-Sud è attualmente utilizzato pochissimo. Nell'ottica della chiusura della raffineria di Reichstett è possibile che la parte dell'ODC-Sud proveniente dall'Etang de Berre (ma non collegata al deposito DP Fos) che alimenta Strasburgo venga ammodernata. Poiché non si tratta di un intervento certo, tale eventuale ammodernamento non può essere tuttavia preso in considerazione nell'analisi della situazione concorrenziale svolta nell'ambito della presente notifica.
150. In conclusione, l'operazione notificata conferirà una posizione dominante a TotalFina/Elf sul mercato del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto nel sud della Francia, sia per il controllo di SPMR che per il ruolo leader assunto dall'impresa tra i raffinatori che vendono servizi di trasporto via l'oleodotto SPMR.

4.2.4. Il controllo potenziale esercitato dai commissari di governo

151. TotalFina ha indicato che l'entità sorta dopo la concentrazione non avrà la possibilità di gestire gli oleodotti a scapito degli altri operatori di mercato, per l'esistenza, da un lato, della regolamentazione di tutela che disciplina tali infrastrutture di trasporto (le deliberazioni dei consigli d'amministrazione di Trapil, DMM e SPMR avvengono in presenza di rappresentanti dello Stato francese che hanno il compito e il potere di far rispettare l'interesse generale), e d'altro lato, per le realtà economiche che governano il loro modo di funzionamento.

152. La Commissione constata che il potere di mercato può essere esercitato a livelli che non sono di competenza degli organi dirigenti e sono quindi invisibili ai commissari di governo. Il controllo totale del trasporto via oleodotto, ad esempio, può impedire l'immissione, da parte di operatori indipendenti, di eventuali prodotti nuovi o di prodotti specifici (richiedendo ad esempio un trasporto differenziato per i prodotti di marca), o può ostacolare tale immissione nei periodi di modifica delle specifiche (attualmente, in Francia, sostituzione della benzina super con piombo con una benzina super senza piombo, a 98 ottani, con additivi).
153. Infine, il controllo esercitato dai commissari di governo non limita in nulla la libertà decisionale dei gestori degli oleodotti, e potrebbe lasciare loro un sufficiente margine di manovra per esercitare un potere di mercato. La sola presenza dei commissari di governo non può pertanto portare la Commissione ad escludere la costituzione o il rafforzamento di una posizione dominante: i commissari di governo potrebbero difatti, al massimo, sanzionare eventuali abusi sorti dopo la costituzione o il rafforzamento della posizione dominante stessa.

4.3. Conclusioni

154. L'operazione notificata eliminerà la concorrenza che poteva esistere nell'ambito dell'oleodotto Trapil. Lo stesso vale per quanto riguarda la concorrenza fra i diversi oleodotti della parte nord della Francia. DMM, ad esempio, compete con Trapil, a livello di quantitativi marginali, per l'approvvigionamento della Regione parigina e della regione di Le Mans, Tours e Orléans. Analogamente, DMM fa concorrenza a ODC per l'approvvigionamento dell'est della Francia.
155. A causa del controllo esercitato da TotalFina/Elf sulle società che gestiscono Trapil e DMM, è ragionevolmente possibile affermare che fra i due oleodotti non vi sarà alcuna pressione concorrenziale. Inoltre, l'arrivo, nel capitale di SFDM, di uno dei raffinatori della Bassa Senna, non può che disincentivare il gestore dell'oleodotto DMM dall'esercitare una pressione concorrenziale sul principale strumento di distribuzione dei prodotti raffinati provenienti dal complesso di raffinazione della valle della Senna.
156. L'operazione notificata porta pertanto alla costituzione di una posizione dominante di TotalFina /Elf sui mercati del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto nelle metà nord e sud della Francia.

5. LA VENDITA DI CARBURANTI IN AUTOSTRADA

5.1. Il mercato di riferimento

5.1.1. Mercato del prodotto: le stazioni di servizio lungo le autostrade costituiscono un mercato distinto da quello della vendita di carburanti fuori autostrada

- Introduzione

157. La vendita al dettaglio di carburante comprende la vendita di carburante agli automobilisti nelle stazioni di servizio. Si tratta soprattutto della benzina e del gasolio. Sul versante della domanda non vi è alcuna sostituibilità fra questi prodotti, poiché gli automobilisti devono utilizzare il tipo di carburante adatto al loro autoveicolo. A livello della distribuzione, i due prodotti sono sempre disponibili in uno stesso punto vendita. Inoltre, le quote di mercato per ciascun tipo di carburante

coincidono più o meno con le quote di mercato totali dei due carburanti considerati insieme. Di conseguenza, ai fini del presente caso, i mercati rilevanti del prodotto, per quanto riguarda il canale della vendita al dettaglio, sono quelli della vendita al dettaglio di carburanti nell'insieme.

158. Esistono diversi tipi di strade a scorrimento veloce in Francia, quali le autostrade in concessione o a pedaggio, le autostrade che non sono oggetto di una concessione da parte dello Stato, le tangenziali, o ancora alcune strade nazionali. Le prime sono date in concessione a società le cui attività consistono nel costruire e gestire autostrade, in contropartita, fra l'altro, del diritto di percepire un pedaggio per il transito degli utenti. Le autostrade francesi appartengono dunque allo Stato o agli enti locali, oppure, totalmente o solo in parte, a società private o a società miste, che possono costruire e gestire autostrade in virtù delle "concessioni" accordate loro da parte delle autorità nazionali o locali, e che a loro volta accordano delle concessioni ai rivenditori al dettaglio di carburante per la gestione delle stazioni di servizio. Le concessioni autostradali riguardano periodi di 15-30 anni, ma quelle che sono accordate direttamente dallo Stato o dagli enti locali hanno generalmente durata trentennale.
159. Sul mercato della vendita di carburanti attraverso reti di stazioni di servizio, occorre operare una distinzione a seconda che le stazioni di servizio siano situate lungo le autostrade o al di fuori. Tale distinzione è in effetti necessaria date le considerevoli differenze delle condizioni di concorrenza che caratterizzano la vendita di carburanti nelle due categorie di stazioni.
160. TotalFina ritiene che la vendita al dettaglio di carburante sulle autostrade francesi non costituisca un mercato distinto da quello della distribuzione di carburante al di fuori delle autostrade. L'impresa afferma che per i consumatori esiste sempre una scelta effettiva fra le stazioni di servizio in autostrada e fuori. Gli autoveicoli hanno un'autonomia di più di 600 km, che deve essere considerata rispetto alla distanza media percorsa sulle autostrade, che è dell'ordine di 100 km. Analogamente, il traffico autostradale si rinnova costantemente con entrate e uscite in media ogni 30 km; gli automobilisti hanno sempre la possibilità di rifornirsi al di fuori dell'autostrada, qualunque sia il loro tragitto. Tali fattori si traducono in una permeabilità delle autostrade rispetto al settore non autostradale, in un tasso di utilizzo molto basso delle stazioni di servizio autostradali ([...]* del traffico) e un calo dei volumi di prodotti venduti in autostrada. In Francia esistono inoltre appositi opuscoli che informano gli automobilisti che non utilizzano frequentemente un tratto autostradale delle differenze di prezzo fra le stazioni di servizio situate in autostrada e le altre.

- Le differenze di prezzo indicano dei mercati distinti

161. Secondo i dati forniti da TotalFina, i prezzi dei carburanti praticati sulle autostrade per la benzina senza piombo 98 sono superiori del [...]* (media sul periodo 1° gennaio 1998 - 30 settembre 1999) a quelli praticati al di fuori delle autostrade. Tale divario nei prezzi non rispecchia tuttavia la differenza dei prezzi medi sul mercato, poiché esso è basato sui prezzi fatturati dalla sola TotalFina. Un confronto fra i prezzi TotalFina sulle autostrade (che sono rappresentativi dei prezzi fatturati) e quelli praticati dalle GMD al di fuori delle autostrade indica invece una differenza media dell'ordine del [...]* sullo stesso periodo. Da un confronto fra la media dei prezzi complessivi di tutte le marche sulle autostrade e la media dei prezzi complessivi di tutte le marche al di fuori delle autostrade emerge che nel 1998 i primi sono stati superiori del [...]* ai secondi (contro il [...]* nel 1997 e il [...]* nel 1996).

162. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, TotalFina spiega che la Commissione non potrebbe basarsi solo su un divario nei prezzi per definire un mercato distinto, questo tanto più che le differenze nei prezzi fra le stazioni di servizio autostradali e non autostradali sarebbero uguali a quelle fra le stesse stazioni non autostradali. Nel 1998 i prezzi medi fatturati da TotalFina (il raffinatore con i prezzi medi più elevati) al di fuori delle autostrade sarebbero stati superiori del [...] ai prezzi medi delle GMD e del [...] alla media dei prezzi fuori autostrada, ma inferiori del [...] alla media dei prezzi complessivi di tutte le marche sulle autostrade. Tale affermazione non è convincente. In primo luogo, come spiega la presente decisione, la differenza fra i prezzi praticati in autostrada e fuori dall'autostrada risulta dalle diverse condizioni di incontro dell'offerta e della domanda. Il confronto fra le differenze nei prezzi proposto da TotalFina non è pertinente, poiché al di fuori delle autostrade non vi è continuità geografica fra le stazioni di servizio che praticano un prezzo più elevato, come avviene invece sulle autostrade.
163. Benché in parte giustificata dagli oneri più elevati sostenuti dagli operatori (in particolare a causa di un canone da corrispondere alla società concedente, così come di obblighi di apertura continuata, di prestazione di servizi collegati, ecc.), tale differenza nei prezzi non potrebbe perdurare se le stazioni di servizio fossero in reale concorrenza con altre aree di servizio vicine all'autostrada. In effetti, se il consumatore avesse un'effettiva scelta fra queste due alternative di rifornimento, vi sarebbe un allineamento su un unico prezzo di mercato, che rifletterebbe l'offerta sia delle stazioni di servizio su autostrada che fuori autostrada.
164. Analogamente, un'analisi delle variazioni quotidiane o settimanali nelle medie dei prezzi fuori autostrada e su autostrada fornite da TotalFina per il periodo 1° gennaio 1998 - 30 settembre 1999 rivela - tenuto conto dell'uniformità dei prezzi all'ingrosso per questa attività di distribuzione - che non vi è nessuna correlazione, o solo una scarsa correlazione, fra questi due settori [...]. Nel corso del 1998 i prezzi fuori autostrada hanno registrato una tendenza ad adeguarsi ai ribassi delle quotazioni Platt's più velocemente dei prezzi su autostrada. La differenza fra i prezzi medi (tasse escluse) per la benzina senza piombo 98 passa da [...] centesimi al litro nel gennaio 1998 a [...] centesimi nel dicembre 1998. Il successivo rialzo delle quotazioni Platt's non è stato invece accompagnato da una riduzione di questa differenza, che era di [...] centesimi nel settembre 1999.
165. Infine, l'esistenza di consistenti differenze di prezzo fra la vendita di carburanti sulle autostrade in generale e la vendita di carburante fuori autostrada è riconosciuta nei capitoli d'appalto delle *Directions départementales de l'équipement* (DDE), cioè delle autorità di concessione delle stazioni di servizio sulle autostrade non in concessione. [...].

- La domanda di carburanti su autostrada obbedisce a parametri diversi da quelli della domanda di carburanti fuori autostrada

166. Un esame del consumo medio fuori autostrada e su autostrada (v. la tabella sotto riportata) mostra tendenze identiche per la vendita di carburanti in entrambi i settori. L'argomentazione di TotalFina, secondo la quale vi sarebbe un trasferimento della domanda verso le stazioni di servizio al di fuori delle autostrade, può quindi essere messa in discussione, e non è pertinente per dimostrare che le due categorie di stazioni di servizio sono in concorrenza.

	<u>1994</u>	<u>1995</u>	<u>1996</u>	<u>1997</u>	<u>1998</u>
<u>VOLUME VENDUTO SULLE AUTOSTRADE (MIGLIAIA DI T)</u>					
Benzine	908	852	799	788	781
Gasolio	<u>1449</u>	<u>1519</u>	<u>1509</u>	<u>1587</u>	<u>1684</u>
	2357	2371	2308	2375	2465
<u>VENDITA AL DETTAGLIO (MIGLIAIA DI T)</u>					
Benzine	16122	15379	14738	14377	14289
Gasolio	<u>15649</u>	<u>16532</u>	<u>17139</u>	<u>18118</u>	<u>19005</u>
	31771	31911	31877	32495	33294

167. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, TotalFina ha fornito un'altra serie di dati che mostrava che, a parere dell'impresa, la vendita di carburanti su autostrada non è aumentata conformemente all'incremento del numero di chilometri percorsi in autostrada. Secondo TotalFina tale evoluzione si spiegherebbe con la concorrenza esercitata dalle GMD, le cui vendite sarebbero in aumento a scapito delle stazioni autostradali: questa spiegazione ignora tuttavia l'evoluzione della natura del traffico autostradale, che vede il consumo unitario diminuire, e aumentare la proporzione di transito di corta distanza.

168. La domanda di carburanti su autostrada sembra rispondere a parametri diversi dalla domanda di carburanti fuori autostrada. Gli automobilisti utilizzano l'autostrada per beneficiare della rapidità del traffico e di ogni altro servizio integrato nella struttura di gestione di un'autostrada, quale il rifornimento di carburanti, la ristorazione, la possibilità di sosta, ecc. Una conseguenza di tale scelta è una minore sensibilità ai prezzi dei carburanti. Il fatto di pagare un pedaggio trattiene certamente gli utenti dal perdere tempo cercando una stazione di servizio meno cara fuori dall'autostrada, ma non è un fattore determinante. Non vi sono quindi motivi per operare una distinzione fra le stazioni di servizio autostradali in base all'esistenza o meno di un pedaggio (per le stesse ragioni l'autorità tedesca garante della concorrenza ha in passato ritenuto che le autostrade tedesche, pur non essendo soggette a pedaggio, costituissero un mercato distinto dal restante mercato della distribuzione di carburanti). [...]*

169. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni TotalFina ha ribadito il fatto che, rifornendosi in una stazione di servizio autostradale, gli utenti effettuano una libera scelta, poiché avrebbero anche la possibilità di fermarsi in un'area di servizio fuori dall'autostrada. [...]*
170. Spiegando che solo un'esigua proporzione degli utenti si rifornisce di carburante in autostrada, e che tale scelta è dettata solo in piccola parte dal livello dei prezzi, TotalFina non fa che sottolineare il carattere distinto di questa domanda rispetto alla domanda di carburanti fuori autostrada.
171. La natura distinta della domanda di carburante su autostrada dipende anche dal suo carattere stagionale. Una parte importante delle vendite annuali sulle autostrade francesi avviene durante i mesi delle vacanze. Per quanto riguarda in particolare il consumo di benzina, i due mesi di luglio e agosto rappresentano, da soli, più del 30% delle vendite (20% per le stazioni di servizio non autostradali); questa percentuale passa al 50% circa delle vendite annuali se si calcolano anche i mesi di aprile e maggio. Benché meno pronunciata, questa tendenza è riscontrabile anche per il gasolio. In linea generale, tutti i mesi che includono un periodo di vacanza registrano vendite più elevate.
- Distinte condizioni d'accesso al mercato e di concorrenza
172. La maggior parte dei gestori delle stazioni di servizio sulle autostrade date in concessione sono imprese di raffinazione integrate verticalmente, che vendono i loro carburanti sotto la propria insegna. I raffinatori sono al tempo stesso proprietari e spesso gestori delle stazioni di servizio autostradali. In tutti i casi, essi hanno un controllo assoluto e centralizzato della politica commerciale di tali aree per quanto riguarda la vendita di carburanti. La gestione delle stazioni di servizio autostradali sembra divergere dalla gestione delle stazioni non autostradali. [...]*
173. [...]*
174. Le insegne dei raffinatori presenti sulle autostrade francesi sono sei (TotalFina, Elf, Shell, BP, Esso, Agip). Su tutta la rete autostradale francese, hanno potuto introdursi sul mercato solo tre operatori non raffinatori, ossia due indipendenti (Dyneff e Avia) e una GMD (Leclerc), che rappresentano meno del 2% delle stazioni di servizio e del volume di prodotti. Considerevole è la differenza rispetto alla struttura dell'offerta al di fuori dell'autostrada, dove, oltre alla presenza delle GMD, che costituiscono più della metà del mercato della vendita di carburanti, sono attivi una moltitudine di altri operatori, raffinatori o indipendenti. Per quanto riguarda i prezzi praticati al di fuori dell'autostrada, da tutti i documenti interni forniti alla Commissione e relativi alla vendita al dettaglio di carburanti, risulta che TotalFina calcola accuratamente la differenza media di prezzo rispetto alle GMD.
175. Occorre inoltre osservare che le condizioni di accesso al mercato autostradale sono sensibilmente diverse da quelle del mercato non autostradale. Per gestire una stazione di servizio in autostrada deve essere ottenuta un'autorizzazione, sotto forma di sub-concessione, dalla società che gestisce l'autostrada stessa (o direttamente dallo Stato per le autostrade non date in concessione). A tale scopo sono bandite delle gare, e sono assegnate delle aree in funzione della capacità del candidato di rispondere ad uno specifico capitolato d'oneri. Inoltre, in seguito a un accordo intervenuto nel 1992 fra l'*Union Française des Industries Pétrolières* e l'*Union des Sociétés d'Autoroutes à Péages*, gli attuali gestori delle stazioni di servizio autostradali hanno la possibilità di

prorogare la loro concessione in funzione dei loro impegni finanziari relativi alla sistemazione e all'organizzazione delle aree gestite. Tale disposizione potrebbe perpetuare talune concessioni e pertanto limitare ulteriormente l'accesso di nuovi operatori su questo mercato.

- Conclusioni

176. Da quanto esposto nei punti precedenti emerge l'esistenza di una domanda distinta per i carburanti sulle autostrade, le cui caratteristiche si differenziano da quelle della domanda al di fuori delle autostrade. Emerge inoltre che l'offerta di carburanti extra-autostradale non rappresenta un vincolo per l'offerta di carburanti sulle autostrade. Le consistenti e durature differenze di prezzo fra i carburanti venduti nei due settori confermano tale constatazione. Il mercato rilevante del prodotto è quindi quello della vendita di carburante in autostrada.
- 5.1.2. *Mercato geografico: esiste una sostituibilità a catena fra stazioni di servizio su ciascuna autostrada*
177. TotalFina indica che l'analisi delle condizioni di concorrenza sulle autostrade deve essere effettuata per tratte di 100-150 km, e si basa sulla decisione Total/Petrofina per avallare tale punto di vista. Essa omette tuttavia di segnalare che la definizione geografica del mercato, in tale decisione, era stata lasciata aperta. Nel caso Exxon/Mobil, invece, la decisione ai sensi dell'articolo 8 del regolamento sulle concentrazioni adotta una definizione di mercato comprendente l'insieme delle autostrade a pedaggio.
178. L'analisi proposta da TotalFina è artificiale, poiché non rispecchia l'effetto “domino” o a catena che si produce da una stazione all'altra. La distanza media fra due stazioni di servizio su autostrada è di 40 km circa. Dalle informazioni fornite da TotalFina emerge che le stazioni di servizio della marca “Total” [...]*. Il fatto che ogni area proceda, a sua volta, a un tale rilevamento, è uno degli elementi che fanno propendere per una definizione del mercato che contenga almeno tutte le stazioni di servizio di un'autostrada.
179. TotalFina ritiene che le stazioni di servizio situate su tratti autostradali in concessione percorribili senza che l'automobilista abbia già dovuto pagare un pedaggio, non sono soggette agli stessi vincoli concorrenziali di quelle situate sui tratti che si trovano al di là della barriera di pedaggio.
180. Mentre tali dati non erano disponibili nei casi precedenti, TotalFina ha fornito i rilevamenti settimanali dei prezzi applicati dai suoi concorrenti sulle autostrade, così come dalle proprie stazioni. Alla luce di tali dati può essere affinata l'argomentazione formulata nel caso Exxon/Mobil, che prendeva in considerazione tratti autostradali situati fra barriere di pedaggio. Dai dati emerge difatti che i prezzi applicati dalle stazioni di servizio che si trovano al di là dei caselli non presentano variazioni significative rispetto ai prezzi delle altre stazioni autostradali.

181. Le sole eccezioni che emergono dall'analisi dei prezzi medi fatturati sono costituite dalle seguenti stazioni di servizio: [...]*. Tali stazioni sono probabilmente situate su tratti autostradali utilizzati essenzialmente per il transito quotidiano. La stazione [...]*, ad esempio, rileva i prezzi della stazione [...]* ubicata di fronte, e di due stazioni sulla vicina strada nazionale [...]*.
182. Occorre osservare che i rilevamenti dei prezzi indicano che le stazioni di servizio situate sulle autostrade (o su tratti autostradali) non in concessione [...] presentano delle caratteristiche, per quanto riguarda i prezzi, simili a quelle delle stazioni situate sulle autostrade date in concessione. Tali autostrade devono quindi essere incluse nel mercato rilevante.
183. Sembra invece che occorra escludere dal mercato rilevante alcune autostrade che applicano prezzi simili a quelli praticati sul mercato extra-autostradale. La maggior parte di tali autostrade si trovano in aree urbane, ad esempio [...]*
- 5.1.3. *Mercato geografico: l'interconnessione della maggior parte delle autostrade estende praticamente il mercato alla vendita di carburanti sull'intera rete autostradale francese*
184. La tabella riportata in appresso fornisce un'illustrazione del grado di interconnessione fra le varie autostrade francesi.

185. Il grado di interconnessione fra le autostrade provoca un effetto a catena che si ripercuote da un'autostrada all'altra. Così, una stazione situata vicino ad un raccordo fra due autostrade determinerà i propri prezzi in base a quelli dei concorrenti sui due rami della biforcazione.
186. Ad esempio, [...]*
187. Le aree urbane come Bordeaux, Lione, Marsiglia, Nantes e Parigi, attraversate da tangenziali o autostrade urbane, possono peraltro costituire interruzioni della rete autostradale interurbana sufficientemente ampie perché le condizioni di concorrenza non siano le stesse fra, ad esempio, le autostrade che partono dal nord e quelle che arrivano dal sud. Ciò avviene manifestamente nel caso della Regione parigina, a causa della sua vastità e dell'intensità del traffico. Non è certo che lo stesso valga per le altre zone individuate, che sono di dimensioni più limitate e in cui il traffico di transito è probabilmente maggiore.
188. In conclusione, esiste un mercato unico della vendita di carburanti su autostrada in Francia, che comprende come minimo le autostrade indicate ai punti da (i) a (iii) di cui sotto. Anche supponendo che le aree urbane costituiscano realmente una frontiera naturale fra autostrade, il gioco delle interconnessioni condurrebbe allora a definire tre possibili mercati rilevanti, su ciascuno dei quali esiste una catena di sostituibilità che porta a un mercato distinto. Gli insiemi autostradali sarebbero i seguenti:
- (i) Normandia / Nord / Est: A13, A16, A26, A28, A1, A2, A4, A5, A19, A6, A39, A36, A35, A40, A41 e A43;
 - (ii) Ovest / Sud: A8, A11, A81, A10, A85, A83, A71, A72, A75, A9, A7, A46, A48, A49, A50, A52, A61, A62 e A20;
 - (iii) Sud-Ovest: A63 e A64.

5.1.4. Parte sostanziale del mercato comune

189. Ciascuno di tali insiemi costituisce una parte sostanziale del mercato comune. Gli insiemi coprono in primo luogo delle zone del territorio francese molto estese, e sono inoltre collegati con le reti autostradali degli Stati membri vicini. Essi rivestono quindi un'importanza fondamentale per gli scambi di merci e per la circolazione delle persone all'interno dell'Unione europea. Il 79% degli scambi commerciali della Francia via terra avvengono difatti su strada. Il valore delle merci trasportate su strada rappresenta il 92% circa degli scambi con gli altri Stati membri. Emerge infine dalle statistiche generali diffuse dal *Service d'études techniques des routes et autoroutes* del "Ministère de l'équipement, des transports et du logement" (Ministero francese per le infrastrutture, i trasporti e gli alloggi) che, in media, il 10% dei veicoli leggeri e il 30% degli automezzi pesanti che utilizzano la rete autostradale francese sono stranieri. Ciò significa che la domanda di carburante sulle autostrade è probabilmente di carattere europeo, qualunque sia l'autostrada interessata.

5.2. Analisi sotto il profilo della concorrenza

190. Le considerazioni che seguono sono incentrate su una definizione di mercato nazionale. Tuttavia, se i mercati geografici corrispondessero ai tre gruppi di autostrade sopra indicati, questa stessa analisi resterebbe valida. I gradi di concentrazione sono difatti relativamente simili, e su ciascuno dei tre mercati sono presenti gli stessi operatori.

5.2.1. Situazione attuale della concorrenza

191. Come è stato indicato nella decisione Exxon/Mobil, il mercato della vendita di carburanti in autostrada è chiaramente caratterizzato da un deficit concorrenziale. In primo luogo, essa si esercita essenzialmente a livello di prezzi, e vi è poco margine di manovra per quanto riguarda gli altri parametri. I carburanti sono prodotti omogenei con un debole grado di innovazione tecnologica. I volumi venduti sul mercato registrano una variazione esigua. È inoltre facile, per gli operatori, prevedere le iniziative dei concorrenti e reagire di conseguenza. L'offerta è molto concentrata. Le informazioni relative ai prezzi sono disponibili quasi subito. Gli operatori sul mercato presentano inoltre caratteristiche simili in termini di costi, di integrazione verticale e di presenza sul territorio francese. Infine, la domanda è molto anelastica rispetto ai prezzi. L'insieme di tali fattori porta a una struttura di mercato che favorisce prezzi superiori al livello concorrenziale.

5.2.1.1. L'unico parametro di concorrenza per gli operatori sul mercato è costituito dai prezzi

192. Fra i carburanti offerti sul mercato vi sono pochi fattori di differenziazione oltre ai prezzi. Il carburante è un bene fungibile, a tal punto che i raffinatori ricorrono sistematicamente alla pratica degli accordi di scambio per l'approvvigionamento delle loro stazioni di servizio.

193. Le imprese petrolifere hanno cercato di differenziare le loro stazioni di servizio al di fuori delle autostrade; ciò sembra avere tuttavia solo una debole incidenza sull'offerta sulle autostrade, considerati i capitolati d'oneri simili e impegnativi da parte delle società autostradali.

194. Il mercato della vendita al dettaglio di carburante è caratterizzato da una scarsa innovazione tecnica. Lo sviluppo tecnico si traduce in cambiamenti progressivi e relativamente lenti apportati ai procedimenti di produzione e ai prodotti, e non tanto in cambiamenti bruschi e rivoluzionari.

195. La concorrenza per la vendita di carburanti su autostrada può quindi, essenzialmente, realizzarsi solo a livello di prezzi.

5.2.1.2. Scarso incentivo a competere a livello di prezzi

196. Come indica TotalFina, la domanda di carburante sulle autostrade in Francia è relativamente stagnante. Da tale constatazione emerge che gli operatori sono piuttosto sicuri dell'evoluzione del mercato e hanno meno stimoli a competere fra di loro per acquisire una quota maggiore della domanda futura.

197. La tabella inserita in appresso fornisce una stima delle quote di mercato (esprese in volume e in numero di stazioni di servizio sull'insieme delle autostrade francesi) di TotalFina, Elf, e dei loro concorrenti per il 1998.

	Numero di stazioni	Quote di mercato esprese in numero di stazioni di servizio	Quote di mercato esprese in volume
TotalFina	[...]*	[...]* 25-35%	[...]* 30-40%
Elf	[...]*	[...]* 15-25%	[...]* 10-20%
Shell	[...]*	10-20%	10-20%
Esso	[...]*	10-20%	10-20%
BP/Mobil	[...]*	10-20%	10-20%
Agip	[...]*	<5%	<5%
Altri	[...]*	<5%	<5%

198. Dato che le concessioni delle stazioni di servizio sono a lungo termine, vi sono poche possibilità che tali cifre si modifichino significativamente in futuro. Tali percentuali hanno subito poche variazioni anche nel corso degli ultimi anni.
199. Dette cifre sono indicative di un livello di concentrazione fra i quattro maggiori dettaglianti, prima dell'operazione, di quasi l'88%, con un indice HHI pari a 2 444: si tratta quindi di un mercato estremamente concentrato.
200. Vi sono tre categorie di operatori. TotalFina è l'impresa leader con quasi il **[30-40%]*** della quota di mercato. [...]* La seconda categoria raggruppa Elf, Shell, Esso e BP/Mobil con quote di mercato fra il 10% e il 20%. Vi sono infine dei piccoli operatori quali Agip (7 stazioni), Avia (8 stazioni) o ancora Dyneff (2 stazioni). [...]*.
201. La forte concentrazione di questo mercato crea un'interdipendenza fra i cinque operatori principali, ciascuno dei quali può facilmente sorvegliare la politica dei concorrenti. Tale controllo avviene a due livelli: fra marche e fra stazioni di servizio vicine. [...]*.
202. Vi è una grande trasparenza nei prezzi. I prezzi alla pompa sono pubblici, e facilmente visibili sulle autostrade. Una concorrenza basata sui prezzi può così da luogo ad un adattamento rapido da parte degli operatori.
203. La spinta a competere a livello di prezzi è inoltre limitata da una certa omogeneità nei costi delle stazioni di servizio da un'autostrada all'altra: si tratta dei prezzi extrarete a cui vengono ad aggiungersi i costi derivanti dai capitolati del concedente. Tali capitolati sono sistematicamente gli stessi su una stessa autostrada, e da un'autostrada all'altra sono soggetti solo a deboli variazioni. I costi di ciascuno dei concorrenti possono così essere valutati con una certa facilità, e diventa quindi più semplice, per gli operatori, prevedere la reazione dei concorrenti a una data azione sul mercato.

204. Occorre osservare che tutti i principali operatori presenti sul mercato della vendita di carburanti su autostrada sono integrati verticalmente. Oltre alle stazioni gestite dagli operatori non integrati Avia e Dyneff, esiste solo una stazione di proprietà di una GMD. Per tale identico grado di integrazione, le imprese tendono ad adottare modalità di decisione e di azione sul mercato che sono simili e prevedibili ed incoraggiano una limitazione della concorrenza a livello di prezzi.
205. Bisogna infine sottolineare che, per la dimensione di ciascuna delle reti di stazioni di servizio su autostrada, ogni marca possiede stazioni di servizio che precedono o seguono immediatamente una stazione di servizio di una marca concorrente. Una politica aggressiva concentrata su un solo ramo di autostrada potrebbe comportare delle ritorsioni su qualsiasi altro ramo.
206. La debole spinta a competere a livello di prezzi è ulteriormente attenuata dall'anelasticità della domanda rispetto ai prezzi: da un punto di vista generale, è difatti riconosciuto che l'evoluzione dei prezzi incide limitatamente sul consumo di carburanti. Come è stato sottolineato precedentemente, i motivi di sosta in una stazione di servizio autostradale sono molteplici, e il livello dei prezzi del carburante determina tale sosta in pari misura insieme al fattore di soddisfazione di altre esigenze (riposo, pasti, ecc.). [...]*

5.2.1.3. Barriere d'accesso al mercato - Assenza di concorrenza potenziale.

207. L'ingresso sul mercato dipende dall'offerta di nuove concessioni da parte dei gestori delle autostrade. È altamente improbabile che sulle autostrade esistenti siano costituite nuove aree di servizio, e la maggior parte delle concessioni scadono dopo il 2005. TotalFina ed Elf dovrebbero così vedere arrivare a scadenza concessioni per [...] loro stazioni di servizio (il [...]*). Occorre osservare che in virtù degli accordi stipulati nel 1992 fra le società autostradali e le compagnie petrolifere, queste ultime possono vedere le loro sub-concessioni automaticamente prorogate a condizione di investire nella stazione autostradale interessata. TotalFina ha utilizzato tale possibilità per [...] sue stazioni di servizio (cioè il [...%]*) fra il 1993 e il 1999. TotalFina spiega che per tali accordi sono in corso nuove trattative, il cui risultato finale è tuttavia incerto. L'impresa afferma inoltre che, se gli accordi restassero validi, sarebbero necessari rilevanti investimenti per conservare tutte le stazioni di servizio la cui concessione scade nel 2005. Ciò non toglie che tali investimenti presenterebbero cospicui tassi di rendimento e garantirebbero un mantenimento della posizione di mercato di TotalFina/Elf.
208. Le uniche stazioni di servizio nuove vengono costruite su tratti autostradali recentemente aperti. Negli ultimi cinque anni (1995-1999) i gestori delle autostrade hanno indetto e concluso 33 gare, di cui 11 sono state infruttuose o sono state rinviate. Ciò rappresenta un aumento annuo del numero di stazioni di servizio sulle autostrade inferiore all'1,5%. L'aumento in termini di volume è minore poiché le nuove stazioni di servizio sono situate in generale su assi in cui il traffico previsto è meno intenso di quello che si riscontra sugli assi già esistenti. Occorrono solitamente uno o due anni per terminare la costruzione di una stazione di servizio autostradale, calcolando il tempo necessario per ottenere le autorizzazioni e per lo svolgimento delle procedure di aggiudicazione.
209. A causa della debole percentuale di rinnovo delle concessioni, è poco probabile che nuovi operatori quali le GMD, motori della concorrenza sul mercato non autostradale, accedano al mercato su autostrada. Tranne in un caso (la stazione data in concessione

a Leclerc, che pratica del resto prezzi inferiori alla media), nessuna catena di supermercati è attualmente presente sulle autostrade francesi.

210. Nel corso degli ultimi dieci anni, solo tre stazioni di servizio autostradali sono state aggiudicate, previa gara d'appalto, a imprese che non erano presenti sulle autostrade francesi prima del 1989: gli aggiudicatari sono in un caso l'insegna Leclerc (una catena francese d'ipermercati), negli altri due Dyneff (un indipendente).

5.2.1.4. Conclusione: un mercato già poco concorrenziale con TotalFina come leader

211. La differenza nei prezzi fra la stazione di servizio di Leclerc e la media del mercato è probabilmente la migliore illustrazione del debole livello di concorrenza attualmente esistente sul mercato della vendita di carburanti su autostrada. Detta stazione pratica per la benzina senza piombo 95 un prezzo di circa [...] centesimi (cioè il [...]) inferiore a quelli delle stazioni non direttamente attigue ma situate sulla stessa autostrada. Un così forte divario nei prezzi sembra comunque non impedire a questa stazione di servizio di ottenere dei profitti, pur dovendo sostenere costi simili a quelli delle altre stazioni di servizio su autostrada. Tali differenze sono illustrate nella tabella sotto inserita, che riprende i prezzi fatturati, al litro, per la benzina senza piombo 95, per cinque settimane nel 1998-1999 sul tratto dell'autostrada A 31 situato fra Beaune e Toul.

[...]*

pk	Marca	Nome della stazione	07.09-13.09 1998	25.01-31.01 1999	22.03-28.03 1999	10.05-16.05 1999	21.06-27.06 1999	Media
26	Shell	Gevrey Chambertin Est						
57	Leclerc	Dijon Brognon						
103	Esso	Langres Noidant						
137	TotalFina	Val de Meuse						
182	BP	Lorraine les Rappes						
229	TotalFina	Chaudeney						
272	Elf	Elf Loisy						
307	TotalFina	La Maxe						
rete	Media imprese petrolifere							
rete	Media GMD							

Fonti: TotalFina per le cifre relative alle stazioni di servizio; Opal per le medie delle imprese petrolifere e delle GMD nazionali.

212. Tali differenze indicano che i prezzi sulle autostrade sono probabilmente più elevati rispetto a quanto si riscontrerebbe in una situazione di concorrenza pura. TotalFina afferma che tale differenza di prezzo è spiegata solo dal fatto che i costi per le stazioni di servizio sono superiori - dell'ordine di [...] * centesimi per litro di carburante - ai costi di una stazione di servizio non autostradale. Tale valutazione, che proviene dall'UFIP (*Union Française de l'Industrie Pétrolière*), non spiega però del tutto il differenziale nei prezzi fra le stazioni autostradali e non autostradali quale emerge dalla tabella di cui sopra; essa sembra inoltre contraddetta da alcuni dati forniti da TotalFina sulle differenze di costi fra stazioni di servizio autostradali e non autostradali, da cui emergerebbe un vantaggio in termini di costi e di margini di guadagno a favore delle prime.

**Differenza autostrada / rete ordinaria
in centesimi al litro**

Margine lordo	[...] *
Costi variabili	[...] *
Margini netti	<hr/> [...] *
Costi fissi	[...] *
Ammortamenti	[...] *
Altri introiti	[...] *

NB: Secondo TotalFina i valori positivi indicano un costo o un margine unitario più elevato sulla rete autostradale che non sulla rete ordinaria.

213. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, TotalFina contesta la validità di queste due valutazioni spiegando che esse non tengono conto di alcuni elementi di costo, e propone una stima del costo supplementare di gestione delle stazioni di servizio sulle autostrade di [...] * centesimi al litro (tasse incluse). Tale valutazione continua tuttavia a non spiegare la consistente differenza dell'ordine di [...] * centesimi fra i prezzi della stazione di servizio Leclerc, che è redditizia, e le altre stazioni di servizio gestite da società petrolifere sull'autostrada A 31.
214. Analogamente, in un documento interno, TotalFina stima i rendimenti degli investimenti per la costruzione di nuove stazioni di servizio su autostrada, o per la loro ristrutturazione, rispettivamente del [...] * e del [...] *. Tale tasso va confrontato con quelli del [...] * e del [...] * per le stazioni di servizio Total situate su grandi assi stradali, o nelle aree urbane o suburbane. [...] *. TotalFina indica, nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, che i tassi di rendimento sugli investimenti per la costruzione delle ultime stazioni di servizio autostradali [...] *. Anche se ciò fosse confermato (TotalFina fornisce solo tre esempi di costruzione di stazioni non autostradali per il periodo 1997-99), ciò non inficia tuttavia la validità di quanto sopra constatato, ossia che le stazioni di servizio autostradali sono più redditizie di quelle non autostradali.

215. Come spiegato nei punti precedenti, TotalFina si considera come l'impresa leader sul mercato della vendita di carburante. Tale specifica posizione è evidente sul mercato della vendita di carburanti su autostrada, dove TotalFina è praticamente [...] superiore al suo immediato concorrente, Elf. La posizione di TotalFina emerge altresì dalla tabella esposta in appresso, che sintetizza le gare realizzate per costruire nuove stazioni di servizio autostradali nel corso degli ultimi 5 anni. Su 22 progetti andati in porto, Total ha scelto di non partecipare alla procedura in [...] occasioni [...]. Su [...] volte in cui ha partecipato, è stata selezionata [...] volte.

[...]

Periodo 1995-1999	Gare aggiudicate	Redditività insufficiente	Presenza in prossimità	Partecipazione
Infruttuosi /rinviiati				
Total				
Fina				
Elf				
Shell				
Esso				
Avia				
BP/Mobil				

216. Concludendo si può affermare che il mercato della vendita di carburanti su autostrada si avvicina, sotto l'aspetto della concorrenza, ad una situazione di posizione dominante occupata, unicamente o congiuntamente, da TotalFina, che su tale mercato svolge un ruolo leader.

5.2.2. Situazione post-concentrazione - Incidenza dell'operazione sulla concorrenza

217. La nuova entità avrà una presenza significativa su tutti i tratti autostradali che attraversano il territorio francese. L'indice di concentrazione HHI passerebbe da 2 444 a 4 004, accusando un livello di concentrazione estremamente elevato. Complessivamente, le quote di mercato saranno le seguenti:

	Quote di mercato (in numero di stazioni)	Quote di mercato (in volume)	
TotalFina / Elf	[...] 50-60%	[...] 50-60%	[...]
Shell	[...] 10-20%	[...] 10-20%	[...]
Esso	[...] 10-20%	[...] 10-20%	[...]
BP/Mobil	[...] 10-20%	[...] 10-20%	[...]
Agip	[...] <5%	[...] <5%	
Altri	[...] <5%	[...] <5%	

218. Oltre alla posizione dominante sui mercati extrarete dei carburanti e sulla catena logistica petrolifera, TotalFina/Elf otterrebbe, dopo la concentrazione, una copertura ineguagliata per quanto riguarda il numero di stazioni e l'ampiezza geografica. Ciò fornirebbe all'impresa i mezzi per controllare da vicino il comportamento di ciascuno dei suoi concorrenti, e, all'occorrenza, di penalizzarli qualora scegliessero di condurre, su un certo tratto, una politica aggressiva in materia di prezzi. In effetti un'elevata percentuale delle stazioni di servizio autostradali di ciascuno dei grandi operatori (BP, Esso e Shell) sarebbe situata su aree immediatamente adiacenti a quelle di stazioni di servizio del gruppo TotalFina/Elf. Tale situazione è illustrata nella tabella seguente, che indica, per ogni marca e su uno stesso tronco autostradale, il numero di stazioni immediatamente adiacenti a una stazione TotalFina/Elf, oppure situate fra due stazioni TotalFina/Elf, o immediatamente adiacenti a due stazioni di servizio sempre di TotalFina/Elf.

[...]*

	BP	Elf	Esso	Shell	TotalF	TFE	TFE/-/TFE	-/TFE/TFE
BP	X		8	7				
Elf	14		19	20				
Esso	7		X	7				
Shell	7		8	X				
TotalF								

219. La presenza di doppioni e di stazioni intercalate permetterebbe a TotalFina/Elf di elaborare delle azioni di ritorsione mirate contro un concorrente senza incidere sull'attività degli altri operatori. L'esempio dei prezzi di Leclerc dimostra che una stazione di servizio ha un impatto diretto sui prezzi dei due distributori immediatamente adiacenti, e più particolarmente su quello successivo. Così, qualora un operatore decidesse di accrescere la concorrenza attraverso i prezzi, non avrebbe la certezza di essere seguito dagli altri, e rischierebbe di vedere TotalFina/Elf compiere ritorsioni mirate contro una parte consistente delle sue stazioni di servizio. Date le dimensioni di TotalFina/Elf rispetto a ciascuno dei suoi concorrenti [...]*, i costi di una guerra dei prezzi sarebbero ripartiti in maniera disuguale rispetto ai *cash flow* generati dalle stazioni di servizio autostradali.

220. Dopo l'operazione, TotalFina/Elf sarebbe fortemente incoraggiata ad aumentare i prezzi e/o a diminuire la qualità dei suoi servizi. In primo luogo, come spiegato sopra, la struttura del mercato della vendita di carburanti nelle stazioni di servizio autostradali porta in effetti ad una rigidità verso la diminuzione dei prezzi e a una maggiore duttilità verso gli aumenti. L'impresa, inoltre, avrebbe i mezzi per danneggiare qualsiasi concorrente che non seguisse o che contrastasse la sua politica.

221. Complessivamente, l'operazione notificata porterebbe ad un ulteriore, sensibile deterioramento della struttura della concorrenza nel settore della vendita di carburanti sulle autostrade francesi, concorrenza del resto già limitata. L'operazione TotalFina/Elf avrebbe come conseguenza la costituzione di una posizione dominante su tale mercato.

6. LA VENDITA DI CARBURANTI PER AVIOGETTI

6.1. Mercato rilevante

222. Il carburante utilizzato per i motori degli aerei (reattori) è il cherosene. Benché affine al cherosene per uso domestico (usato per il riscaldamento, in particolare nel Regno Unito), esso deve soddisfare rigorose esigenze qualitative. In decisioni anteriori (BP/Mobil, Shell/Gulf Oil, Exxon/Mobil), la Commissione ha concluso che i carburanti per aviogetti costituivano un mercato del prodotto distinto da quello degli altri carburanti (come la benzina per autotrazione, il gasolio o il carburante per le navi). TotalFina condivide questo punto di vista.
223. La parte notificante sostiene che i carburanti per aviogetti formano un mercato di dimensione europea, poiché sono venduti nell'ambito di procedure di aggiudicazione di contratti per forniture mondiali stipulati dalle diverse compagnie aeree, che esigono che i fornitori distribuiscano il loro prodotto ai diversi aeroporti del mondo. Il prezzo, inoltre è fissato in base alle quotazioni Platt's, il che rende molto simili i prezzi dei carburanti per aviogetti sui mercati cargo del mondo intero.
224. La Commissione ritiene che tali elementi non permettano di concludere che esista un unico mercato di dimensione europea. Occorre distinguere la produzione di carburanti per aviogetti dalla fornitura e dalla consegna di questi stessi prodotti a siti determinati, casi nei quali l'infrastruttura logistica può limitare l'area geografica della concorrenza.
225. I prezzi praticati dalle raffinerie e i prezzi sui mercati cargo possono essere simili, ma ciò è dovuto alla natura del prodotto e a un allineamento generale dei prezzi dei prodotti petroliferi raffinati. Dati i prezzi uniformi delle materie prime (petrolio greggio), e la struttura più o meno uniforme, a livello europeo, dei costi di raffinazione e di trasporto, ci si può aspettare, come avviene per gli altri prodotti petroliferi raffinati, che anche il prezzo dei carburanti per aviogetti sia uniforme a livello europeo. Se si esamina tuttavia la fornitura di detti carburanti a certi aeroporti, si nota che il carattere europeo di tale mercato scompare. Anche se le compagnie aeree indicano gare su scala mondiale, esse non scelgono necessariamente un solo e stesso fornitore per il loro approvvigionamento in tutti gli aeroporti su cui operano: selezionano invece l'impresa che presenta l'offerta più conveniente aeroporto per aeroporto, in funzione dei vantaggi relativi offerti dai fornitori in un dato luogo.
226. Il prezzo fatturato per il rifornimento di carburante degli aerei può inoltre variare da un contratto all'altro. Come indica la parte notificante, alla quotazione Platt's il fornitore deve aggiungere il costo di carico a bordo del carburante, ossia la logistica per far giungere il prodotto al destinatario (trasporto del prodotto fino all'aeroporto, stoccaggio e imbarco). Si constatano allora differenze di prezzi da un aeroporto all'altro, che si spiegano con il costo dell'organizzazione del trasporto dalla raffineria o dal deposito di importazione.
227. Il contesto concorrenziale può inoltre differire da un aeroporto all'altro o da una regione all'altra. Tali differenze sono imputabili principalmente all'infrastruttura di distribuzione dei carburanti nei differenti aeroporti, che è, in generale, specifica per ciascuno di essi. Per ottenere dei contratti con le compagnie aeree i fornitori devono quindi non solo produrre i carburanti, ma devono anche avere accesso all'infrastruttura di distribuzione e di rifornimento di ciascun aeroporto, per poter

effettivamente commercializzare il loro prodotto fino all'anello finale della catena di approvvigionamento, ossia il rifornimento dell'aviogetto.

228. Possono esistere mercati limitati a un aeroporto determinato. Sul versante della domanda ciò significa che, se il prezzo del carburante aumenta in un aeroporto, una compagnia aerea non potrà rivolgersi a un altro aeroporto per ottenere lo stesso carburante a un prezzo inferiore, date le restrizioni legate alla disponibilità degli slot. Per quanto riguarda l'offerta, la possibilità, per una compagnia petrolifera, di cessare di approvvigionare un aeroporto per servirne un altro dipende dall'accesso di tale compagnia all'infrastruttura logistica. La sostituibilità è quindi limitata anche sul versante dell'offerta.
229. Nella fattispecie, i due mercati interessati sono gli aeroporti di Tolosa - Blagnac e di Lione - Satolas. TotalFina ritiene che questi due aeroporti non costituiscano una parte sostanziale del mercato comune.
230. I due aeroporti in questione sono rispettivamente il terzo e il quarto di Francia per quanto riguarda il traffico passeggeri¹⁸. Essi servono zone di grande concentrazione industriale: Tolosa è difatti il polo dell'industria aeronautica europea (ad es. Airbus o Ariane), Lione la seconda città francese nonché un importante centro industriale e finanziario. I due aeroporti assicurano un'ampia copertura geografica di regioni non altrimenti servite e hanno pertanto dei vasti bacini di utenza. Quello dell'aeroporto di Tolosa copre tutta la regione Midi-Pyrénées: l'unico aeroporto di dimensioni paragonabili sarebbe quello di Marsiglia, che si situa tuttavia a diverse ore di strada da Tolosa. Lo stesso vale per l'aeroporto di Lione, che copre una vasta zona geografica al centro e al sud-est della Francia: anche in questo caso l'unico aeroporto di dimensioni paragonabili è quello svizzero di Ginevra. Lione-Satolas e Tolosa-Blagnac, inoltre, sono stati inclusi entrambi nell'elenco degli aeroporti da liberalizzare prioritariamente ai sensi della direttiva relativa ai servizi di assistenza a terra¹⁹. In applicazione di detta direttiva la Commissione pubblica quattro elenchi di aeroporti interessati dagli obblighi di liberalizzazione previsti dalla direttiva stessa: in tali elenchi gli aeroporti sono classificati in ordine di importanza, e sia Lione-Satolas che Tolosa-Blagnac figurano nella prima categoria ("aeroporti aventi un traffico annuale superiore o pari a 3 milioni di movimenti passeggeri o a 75 000 tonnellate di merci"). A titolo di confronto, a questa categoria appartengono gli aeroporti di Francoforte sul Meno, di

¹⁸ Dati sul traffico di tali aeroporti (1998):

Tolosa: passeggeri: 4 800 000; merci 46 000 tonnellate; movimenti 97 000; destinazioni: 25% del traffico fuori Francia.

Lione: passeggeri: 5 221 221; merci 40 000 tonnellate; movimenti 108 355; destinazioni: 38% del traffico fuori Francia.

¹⁹ Direttiva 96/67 CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi a terra negli aeroporti della Comunità, GU L 272 del 25.10.1996, pag. 32.

Parigi, Londra (Heathrow, Gatwick), Amsterdam, Bruxelles, Roma, Milano, ecc. Per le ragioni sopra esposte, la Commissione ritiene che questi due aeroporti costituiscano parti sostanziali del mercato comune.

6.2. Analisi sotto il profilo della concorrenza

231. La parte notificante riconosce l'importanza che riveste l'accesso all'infrastruttura di approvvigionamento di un aeroporto. In tutti i grandi aeroporti le infrastrutture di stoccaggio, gli oleodotti e le autobotti per il carico a bordo del prodotto sono gestiti da uno o più gruppi ("pool"), i cui membri sono i fornitori di carburanti che hanno investito in questi mezzi logistici e che unendosi possono ridurre i propri costi. Benché questi mezzi logistici siano utilizzati in primo luogo dai membri dei pool, la parte notificante sostiene che tale situazione non limita l'offerta in un dato aeroporto, o perché i pool raggruppano un gran numero di operatori, oppure perché esistono almeno due pool che raggruppano ciascuno una serie di operatori. Nella maggior parte dei casi, inoltre, vi sono delle clausole che fissano le condizioni di ammissione dei nuovi membri, i quali devono rispondere a criteri oggettivi di competenza tecnica e di solvibilità.
232. Nell'aeroporto di Tolosa, lo stoccaggio e l'imbarco dei carburanti sono gestiti dal gruppo d'interesse economico GAT ("Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse"), di cui sono membri TotalFina ed Elf, ciascuna al 50%. Non vi è alcun altro raggruppamento o pool concorrente. Nel 1998, TotalFina ed Elf hanno fornito la totalità dei volumi di carburanti per aviogetti di questo aeroporto ([...]*). L'operazione proposta porterà all'instaurazione di un monopolio e aumenterà le barriere che ostacolano l'accesso al mercato ad altri potenziali concorrenti.
233. Nell'aeroporto di Lione, lo stoccaggio e l'imbarco dei carburanti sono gestiti dal gruppo d'interesse economico GALYS ("Groupement pour l'Avitaillement de Lyon - Satolas"), di cui sono membri TotalFina ed Elf, ciascuna al 50%. Non vi è alcun altro raggruppamento o pool concorrente. Nel 1998, TotalFina ed Elf hanno fornito la totalità dei volumi di carburanti per aviogetti di questo aeroporto ([...]*). L'operazione proposta porterà all'instaurazione di un monopolio e aumenterà le barriere che ostacolano l'accesso al mercato ad altri potenziali concorrenti.
234. La parte notificante sottolinea che l'operazione non instaurerà né rafforzerà una posizione dominante in questi due aeroporti in virtù delle modifiche apportate ai contratti costitutivi dei due pool, GAT e GALYS, che definiscono le condizioni di ammissione dei nuovi membri (v. punti precedenti). L'accesso ad altri operatori sarebbe quindi garantito a qualsiasi concorrente che ne faccia richiesta e che soddisfi le condizioni di competenza tecnica e di solvibilità. Per l'aeroporto di Lione non si è presentato nessun operatore, ma la parte notificante menziona una richiesta di Mobil, del luglio 1999, per l'aeroporto di Tolosa.

235. La modificazione delle clausole dei contratti costitutivi dei pool non impedisce che, a seguito dell'operazione notificata, TotalFina/Elf acquisisca una posizione dominante in questi due aeroporti. È proprio l'instaurazione, in sé, di una tale posizione dominante che il regolamento sulle concentrazioni è volto a impedire: il fatto che, come argomentato dalla parte notificante, le sopracitate clausole possano limitare le possibilità per la nuova entità di abusare della posizione dominante stessa, nulla toglie all'applicabilità di tale dispositivo.

6.3. Conclusioni

236. La Commissione ritiene di conseguenza che la concentrazione porterà all'instaurazione di una posizione dominante monopolistica sul mercato dell'approvvigionamento di carburanti per aviogetti negli aeroporti di Tolosa-Blagnac e di Lione-Satolas.

7. LA VENDITA DI GAS DI PETROLIO LIQUEFATTO (GPL)

7.1. Mercato rilevante

7.1.1. Mercato del prodotto

237. I gas di petrolio liquefatto (GPL) contengono butano o propano ottenuti dalla raffinazione del petrolio o del gas naturale. Si può distinguere da un lato il GPL utilizzato come combustibile a fini di fornitura di energia, e, dall'altro, il GPL utilizzato come carburante per autotrazione (GPL-c). Poiché il GPL-c rientra nel mercato dei carburanti, nella presente parte sarà analizzato solo il GPL utilizzato come combustibile.

238. Il GPL rappresenta il 2-4% della produzione globale di una raffineria. In Francia, sugli 88 milioni di tonnellate di prodotti provenienti dalle raffinerie francesi nel 1998, 2,7 milioni erano costituiti da GPL (ossia il 3,1% della produzione complessiva).

- Descrizione del prodotto

239. Il GPL raggruppa due prodotti, il butano e il propano. Nonostante alcune differenze tecniche (differenze nella pressione e nella temperatura d'ebollizione, che determinano le modalità di stoccaggio e di imballaggio), i due prodotti sono sostituibili fra loro per la maggior parte degli usi che ne vengono fatti (ad eccezione del GPL-carburante per autotrazione, che è sempre una miscela di propano e butano). Il butano ad esempio è utilizzato, in bombola, per scopi principalmente domestici, come per gli apparecchi di riscaldamento addizionale, la produzione di acqua calda e la cucina. È inoltre utilizzato, sfuso, a fini essenzialmente industriali, poiché le applicazioni domestiche sono limitate dal fatto che perde la sua natura gassosa a una temperatura inferiore a 0°C. Il propano è destinato agli stessi utilizzi domestici e per la produzione d'energia per uso professionale, dato che le sue caratteristiche tecniche lo rendono maggiormente atto a una distribuzione in forma sfusa (cisterne), quale che siano le condizioni climatiche.

240. Trattandosi di un prodotto pericoloso, la commercializzazione, il trasporto e lo stoccaggio del GPL sono regolamentati sia a livello nazionale che europeo.

- Imballaggio

241. Vi sono elementi che indicano tre mercati distinti per il GPL. Viene in effetti operata una distinzione fra (i) il GPL sotto imballaggio, (ii) il GPL venduto sfuso per usi principalmente domestici, e (iii) il GPL venduto sfuso per usi professionali. Questa impostazione è del resto applicata dagli stessi fornitori di tale prodotto. I tre possibili mercati si differenziano per le modalità di distribuzione, gli usi cui viene destinato il prodotto e le quantità consumate.
242. Il GPL sotto imballaggio viene venduto in bombole il cui peso può variare dai 5,5 ai 35 chilogrammi. È utilizzato principalmente per usi domestici: acqua, riscaldamento, cucina, attrezzi per il bricolage. Può essere destinato anche a usi professionali: settore della ristorazione, del risanamento termico, lavori di saldatura, lavori pubblici. Il GPL in bombole è venduto nelle stazioni di servizio, dalla grande distribuzione e attraverso la rete tradizionale (ferramenta, drogherie, tabaccherie). La logistica di distribuzione del GPL in bombole include i centri di imbottigliamento (in Francia ne esistono 45). In Francia il GPL in bombole rappresenta il 25% (0,81 milioni di tonnellate) delle vendite complessive di GPL per tutte le possibili applicazioni. Le vendite di bombole registrano un calo medio annuo dell'ordine del 2-3%, una tendenza che è il risultato di due evoluzioni contrarie: un calo delle vendite di propano sotto imballaggio per uso domestico, un livello costante delle vendite di propano sotto imballaggio per uso professionale, e un aumento delle vendite di bombole di piccole dimensioni (6 kg), un nuovo prodotto destinato alle applicazioni per il tempo libero, le cucine e il riscaldamento addizionale.
243. Il GPL venduto sfuso per uso principalmente domestico (il cosiddetto segmento del “prodotto sfuso in piccole quantità”) è fornito in piccole cisterne da 0,5-1,7 tonnellate, che sono messe a disposizione di clienti con un consumo annuo non superiore alle 12 tonnellate. Tali cisterne, esterne o interrate, vengono collocate a una certa distanza dall'abitazione degli utenti. Il prodotto in questi casi è destinato principalmente al riscaldamento, alla cucina e all'acqua calda, ed è distribuito essenzialmente dai produttori stessi. Le vendite in Francia di GPL sfuso in piccole quantità sono pari a 1,22 milioni di tonnellate (il 40% delle vendite complessive di GPL per tutti gli usi), e sono in aumento (+ 0,38 milioni di tonnellate dal 1990).
244. Il GPL per uso professionale (il cosiddetto segmento del “prodotto sfuso in medie e grosse quantità”) è venduto in cisterne di medie e grosse dimensioni (1,75-50 tonnellate), collocate presso gli stabilimenti industriali. Il consumo annuo di GPL per uso professionale è superiore a 12 tonnellate per cliente. In questi casi il prodotto è destinato ad una parte, o a tutti, gli usi seguenti: riscaldamento di locali di grandi dimensioni, settore alberghiero, della ristorazione, processi industriali, regolazione termica delle serre, settore agro-alimentare (essiccazione dei cereali, del tabacco, ecc.), generazione di vapore, ecc. Il GPL sfuso in medie e grosse quantità è distribuito dagli stessi produttori, che dispongono dei propri venditori e del proprio servizio clienti. In Francia le vendite di tale prodotto sono pari a 1,00 milioni di tonnellate (il 30% delle vendite complessive di GPL per tutti gli usi) e sono in aumento, anche se in misura minore rispetto al GPL sfuso in piccole quantità (+ 0,10 milioni di tonnellate dal 1990).
245. Non è tuttavia necessario determinare se esista un unico mercato del GPL o più mercati distinti in funzione delle modalità di imballaggio o dell'utilizzo finale: tale distinzione non incide difatti sull'esame degli effetti della concentrazione notificata sotto il profilo della concorrenza.

- Il GPL, un mercato distinto del prodotto
246. TotalFina sostiene che il GPL non costituisce un mercato distinto del prodotto, poiché esisterebbe una serie di prodotti con cui esso è sostituibile. Per quanto riguarda le fonti di energia per il riscaldamento e la cucina, la parte notificante menziona i combustibili minerali solidi (carbone, lignite, legno), il gasolio per uso domestico, il gas naturale, l'energia elettrica e le energie rinnovabili (energia solare). Per il settore industriale l'impresa cita il gas naturale, l'energia elettrica, i combustibili minerali solidi (carbone, lignite) e l'olio combustibile denso.
247. Nessuna di queste fonti di energia sembra tuttavia appartenere allo stesso mercato del prodotto del GPL. Occorre osservare in primo luogo che gli usi cui viene destinato il GPL in bombole (riscaldamento addizionale, cucine, bricolage, saldatura, ecc.) difficilmente possono essere soddisfatti da altri prodotti, come ad esempio il gasolio per uso domestico. Tale assenza di sostituibilità deriva non tanto dai prezzi relativi o dal potere calorico del GPL rispetto alle altre fonti di energia, quanto piuttosto dalla praticità, per l'acquirente, del suo imballaggio.
248. Il passaggio da una fonte di energia a un'altra presuppone una modificazione consistente degli impianti (caldaia, sostituzione del bruciatore, acquisto di un nuovo serbatoio o modifiche nei condotti e nel sistema di immagazzinamento), e di conseguenza dei costi elevati che, a breve termine, sarebbero comunque superiori a quelli generati da un eventuale rincaro del GPL.
249. Il passaggio al gas naturale è l'unico che possa essere realizzato con una discreta semplicità e con messe a punto e costi ragionevoli, ma occorre che la rete del gas naturale raggiunga geograficamente gli utilizzatori. Su tutto il territorio francese, per quanto riguarda l'uso domestico (cucine), vi sono [...] * di utilizzatori di gas naturale (distribuito da Gaz de France), contro [...] * di clienti di GPL in bombole [...]. Dato che la rete del gas naturale non copre l'insieme del territorio francese, vi sarà sempre una domanda distinta di GPL²².
250. Le risposte dei vari utilizzatori di GPL indicano il gas naturale come la fonte alternativa di energia più vicina al GPL, a condizione che sia possibile, o prospettabile, l'allacciamento alla rete. Per le applicazioni nel settore agricolo ad esempio (come l'essiccazione dei cereali), il GPL è utilizzato allo stesso titolo del gas naturale, in quanto unica forma di energia che permette di utilizzare direttamente l'aria di combustione nell'essiccatoio senza passare per uno scambiatore di calore aria/aria. Nel settore delle vetrerie, delle fonderie e della ceramica, la scelta del GPL (in quanto fonte di energia di essiccazione) prevale sulla scelta dell'energia elettrica, (il cui costo di utilizzo è cinque volte superiore), sull'olio combustibile denso (poiché fattore inquinante), e sul gas naturale qualora questo non sia distribuito da Gaz de France sui siti di produzione. Un fabbricante di imballaggi di fibra cellulosica (utilizzati per il condizionamento della frutta e delle bottiglie) è passato dall'olio combustibile denso al GPL in quanto fonte più pulita, nonché a causa dello scarso rendimento energetico del primo prodotto. Nel settore del riscaldamento centrale di edifici il GPL è utilizzato nelle zone rurali non raggiunte dal gas naturale. Secondo le imprese di costruzione interrogate, tale fonte energetica viene scelta perché più

22

La rete di distribuzione del gas naturale in Francia copre 6 705 comuni (su 36 000 circa). Gaz de France prevede l'allacciamento di 400 comuni supplementari all'anno nell'arco del prossimo triennio.

economica dell'elettricità, più “pulita” del gasolio per uso domestico, e perché comporta minori problemi di fornitura di quest'ultimo prodotto.

251. Un'illustrazione dell'assenza di concorrenza immediata fra fonti alternative di energia è data dal caso seguente [...]*.
252. Un'analisi dell'evoluzione dei prezzi del GPL e delle altre forme di energia mostra tendenze divergenti fra le due categorie. Secondo i dati forniti da TotalFina, tali prezzi avrebbero subito, fra il mese di dicembre 1982 e il mese di dicembre 1988, le evoluzioni seguenti:

Centesimi / kWh	Dicembre 1982	Dicembre 1992	Dicembre 1998
GPL	33,8	32,8	39,0
Gas naturale	24,2	24,1	24,4
Elettricità	54,5	74,2	71,5

Fonte: ATEE, febbraio 1999 – Modello CO

253. Emerge così che la differenza di prezzo fra il GPL e il gas naturale è aumentata nel corso degli ultimi 17 anni. Nonostante questo crescente divario, secondo TotalFina gli acquirenti dei prodotti forniti in cisterna hanno continuato ad aumentare, e gli acquirenti dei prodotti in bombola sono diminuiti solo lievemente. Come appare dalla tabella sotto riportata, fornita da TotalFina, il divario è simile sia nel caso in cui il GPL è venduto per uso domestico, sia nel caso in cui è venduto per usi professionali.

Prezzo in centesimi per kWh (1999)	Abitazione privata	Grande industria
Gas naturale	24	7
Gasolio per uso domestico	19	10
GPL	39	24
Elettricità	58	26

Fonte: ATEE, febbraio 1999 – Modello CO

254. La tabella seguente illustra inoltre, per il periodo 1988-1998, i cambiamenti a livello di fonti energetiche nelle abitazioni private in caso di sostituzione dei sistemi di riscaldamento centrale ([...]^{*}):

[...]^{*}

Fonti di energia	Gasolio per uso domestico	Gas	Elettr.	Carbone	GPL	Altre fonti	Totale
Prima della sostituzione							
Dopo la sostituzione							
Evoluzione							

Fonte: TotalFina – *Centre d'étude et de recherche économique sur l'énergie*

255. Si constata un tasso di sostituzione positivo a favore del GPL, ma anche a favore del gas naturale distribuito in rete. Dalla tabella emerge al contrario un tasso di sostituzione negativo per quanto riguarda il gasolio per uso domestico, l'elettricità e il carbone. La voce "altre fonti" comprende forme di energia come quella solare.
256. Un criterio indicativo del livello di concorrenza fra fonti alternative di energia è la correlazione fra le loro variazioni di prezzo. Se due fonti alternative di energia sono sostituibili, e appartengono quindi allo stesso mercato, un aumento dei prezzi dell'una dovrebbe provocare una variazione anche nei prezzi dell'altra. In altre parole, se due fonti di energia appartengono allo stesso mercato del prodotto, i loro prezzi dovrebbero seguire lo stesso andamento in un determinato periodo di tempo. In tal caso esisterebbe una correlazione fra le loro variazioni di prezzo.
257. L'analisi svolta dalla Commissione riguardo a tali correlazioni ha mostrato tuttavia che il GPL non appartiene allo stesso mercato del gasolio per uso domestico o dell'elettricità²³. L'analisi si basa sui prezzi del GPL, del gasolio e dell'energia elettrica (periodo 1/95-7/99) fatturati a cinque categorie di clienti: privati, terziario (settore alberghiero, amministrazioni, ecc.), piccola, media e grande industria (fonte: documento "Les prix de l'énergie", dell'*Association Technique Energie - Environnement*). Dette categorie rappresentano tutte le forme di imballaggio (prodotti sfusi per uso domestico, prodotti sfusi per uso professionale, prodotti sfusi in medie e grosse quantità) e quindi le diverse quantità di GPL fornite. La tabella seguente indica i coefficienti di correlazione (R^2) constatati:

²³ Nell'analisi non è stato preso in considerazione il gas naturale, dato che, come precedentemente spiegato, tale prodotto può ragionevolmente sostituire il GPL (perché meno caro) solo a condizione che la rete raggiunga gli utenti.

²⁵ I produttori di GPL hanno recentemente sviluppato una bombola da 6 kg (le bombole tradizionali sono da 13 kg), in modo da dare un nuovo impulso all'utilizzo di questo tipo di contenitore. La nuova bombola è più leggera e quindi più comoda da acquistare, trasportare e installare.

Correlazione fra il GPL, il gasolio e l'elettricità

[...]*

	GPL - uso domestico	GPL - terziario	GPL - piccola industria	GPL - media industria	GPL - grande industria
Gasolio					
Elettricità					

258. I gradi di correlazione sono molto lievi (più lievi per l'elettricità che per il gasolio), e ciò significa che la politica, a livello di prezzi, per il GPL non è vincolata a quella delle altre fonti di energia. Si tratta di una forte indicazione dell'esistenza di mercati distinti dell'energia.
259. Un'analisi dell'evoluzione dei margini di guadagno lordi realizzati sul mercato del GPL mostra una tendenza al rialzo difficilmente spiegabile in presenza di un'effettiva concorrenza da parte di altre fonti di energia.

[...]*

Variazione dei margini lordi per il GPL (anni 1996-1998)

	Imballato		Prodotto sfuso in piccole quantità		Prodotto sfuso in medie e grosse quantità	
Parte notificante						
Grande concorrente 1						
Grande concorrente 2						
Piccolo concorrente						
Media industria						

Fonte: Risposte ai questionari della Commissione

260. Negli ultimi tre anni i margini lordi hanno segnato un'evoluzione positiva, che interessa gli operatori di tutte le dimensioni e sta ad indicare che i produttori di GPL non hanno avuto bisogno di adattare i loro prezzi di vendita al cliente per far fronte alla concorrenza di prodotti come il gasolio o altre fonti di energia.
261. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, TotalFina ridefinisce i mercati rilevanti a seconda degli usi cui è destinato il GPL (cucina, riscaldamento domestico, input nella petrolchimica, fonte di energia per altre industrie), e cerca di dimostrare che, per ciascuno di tali usi, il GPL deve affrontare una forte concorrenza da parte di altre forme di energia. L'impresa spiega inoltre che i calcoli effettuati dalla Commissione relativamente alle correlazioni fra i prezzi dei prodotti sarebbero falsati poiché fondati su dati mensili, mentre - contrariamente a quanto avviene per il GPL o per il gasolio per uso domestico -, i prezzi dell'energia elettrica e del gas naturale variano solo su base annuale. TotalFina ha fornito delle stime di elasticità effettuate dietro sua richiesta da [...]*.

262. Per quanto riguarda l'uso per le attrezzature da cucina, il GPL potrebbe essere sostituito dal gas naturale (nelle zone raggiunte dalla rete) e dall'energia elettrica. La sostituzione del GPL col gas naturale, in situazioni in cui la rete arriva alle porte degli utenti, richiede solo pochi adattamenti delle apparecchiature domestiche. Secondo TotalFina, un aumento del prezzo relativo del GPL porterebbe gli utilizzatori a stipulare con Gaz de France (il gestore della rete francese di gas naturale) una quantità di contratti di somministrazione sufficienti a rendere non proficuo tale aumento dei prezzi.
263. Occorre osservare tuttavia che tale argomentazione potrebbe essere valida solo in quella zona della Francia che è raggiunta dalla rete di distribuzione del gas. Nel corso del 1999, ad esempio, Gaz de France ha considerevolmente abbassato le sue tariffe, mentre nello stesso periodo i prezzi del GPL in bombole hanno avuto piuttosto una tendenza all'aumento. È poco verosimile che una differenza nei prezzi dell'ordine del [...] fra il GPL in bombole e il gas naturale porti il consumatore a stipulare un contratto di somministrazione di gas naturale presso Gaz de France.
264. Quanto alla sostituzione del GPL con l'elettricità, essa sarebbe dovuta, secondo TotalFina, alla combinazione di due fattori. Da un lato le famiglie dispongono sempre più di elettrodomestici che possono funzionare con entrambe le fonti di energia (ad esempio le cucine con due piastre elettriche e due fornelli a GPL), e possono quindi scegliere l'una o l'altra in funzione dei loro prezzi relativi; d'altro lato le apparecchiature che funzionano col GPL verrebbero sostituite con apparecchiature elettriche.
265. Nessuno di questi due argomenti appare convincente. Secondo uno studio [...]*, nella zona non raggiunta dalla rete di gas naturale il [...] delle famiglie dispongono, per quanto riguarda le cucine, di GPL o di GPL ed elettricità. Ciascuna di queste modalità presenta vantaggi e inconvenienti. Come spiega TotalFina, per quanto riguarda le cucine il gas presenta in generale, rispetto all'elettricità, inconvenienti a livello praticità e di sicurezza, ma sensibili vantaggi in termini di costi: per tale motivo esso resta la soluzione preferita di numerose famiglie, in particolare a basso reddito. TotalFina spiega altresì che più di un quarto delle famiglie utilizzano attrezzature miste che funzionano a GPL e ad elettricità, e conclude che dette famiglie consumerebbero più elettricità che GPL se i prezzi relativi variassero. Si può tuttavia ragionevolmente escludere che la maggior parte dei consumatori siano costantemente informati delle differenze nei prezzi relativi (per unità calorica) del GPL e dell'energia elettrica, e che procedano di conseguenza ad arbitraggi. Lo stesso vale per la scelta delle apparecchiature. Secondo i documenti presentati da TotalFina, tali scelte sono fatte in primo luogo in funzione dell'importo dell'investimento e della praticità d'utilizzo (rapidità, qualità, ecc.). È infine opportuno sottolineare che il [...] ha stimato che l'elasticità incrociata fra il GPL per uso cucina e l'elettricità sarebbe dell'ordine di [...]*: ciò significa che un aumento dei prezzi del [...] comporterebbe un calo meno consistente delle vendite e sarebbe quindi proficuo.
266. Per quanto riguarda l'uso cucina, il GPL in bombole non appartiene pertanto allo stesso mercato rilevante del gas naturale o dell'elettricità.
267. Quanto al GPL come fonte di energia per il riscaldamento domestico, TotalFina ha presentato numerosi studi che dimostrerebbero un'elevata sostituibilità con il gasolio per uso domestico, l'elettricità e la legna. Tale sostituibilità interverrebbe in occasione

di un cambiamento del sistema di riscaldamento, e al momento della scelta della fonte di energia per le abitazioni con più forme di riscaldamento.

268. Dagli studi presentati emerge tuttavia che: (i) la scelta di una fonte di energia per il riscaldamento è condizionata dall'installazione di un sistema centrale; (ii) il momento della decisione d'installazione o di cambiamento di un sistema di riscaldamento centrale non dipende tanto dai prezzi relativi delle diverse forme di energia quanto piuttosto dal guasto del sistema precedente e dalle disponibilità finanziarie delle famiglie; (iii) quando un'abitazione deve essere dotata di un sistema di riscaldamento, la scelta dei consumatori fra le diverse fonti di energia dipende, fra gli altri fattori, dai loro prezzi relativi. Secondo TotalFina, se i prezzi del GPL aumentassero del [...]*, delle abitazioni che quell'anno avrebbero scelto di essere dotate di impianti funzionanti a GPL opterebbero per un altro tipo di impianto e quindi per un'altra fonte di energia. Tale stima presenta errori sistematici non trascurabili sotto il profilo statistico, ma, anche se fosse accettata, il numero di impianti di riscaldamento da sostituire o installare in un anno e che potrebbero funzionare col GPL rappresenta una piccola proporzione ([...]* del numero totale di abitazioni riscaldate col GPL. Ne deriva quindi che un aumento uniforme dei prezzi del GPL del [...]* porterebbe potenzialmente a una perdita di clienti del [...]* massimo, e sarebbe quindi proficuo. Secondo TotalFina ciò equivarrebbe, su un periodo di tre anni, a una perdita di clienti del [...]* circa.
269. Inoltre, secondo TotalFina, il [...]* delle abitazioni riscaldate col GPL disporrebbe di un'altra fonte di energia (quale legna o radiatori elettrici). TotalFina ha fornito, per il GPL, una stima dell'elasticità della domanda rispetto al prezzo dell'ordine di [...]*. Così, se il prezzo del GPL aumentasse, *coeteris paribus*, del [...]*, la domanda di GPL calerebbe del [...]*.
270. Complessivamente, un aumento del [...]* dei prezzi del GPL porterebbe in un arco di tre anni a un calo delle vendite del [...]* massimo. Un tale calo delle vendite sarebbe più che compensato dall'aumento dei profitti, che è in effetti più che proporzionale all'incremento dei prezzi (si può ritenere, come prima approssimazione, che un aumento dei prezzi vada integralmente ad alimentare i profitti). Date le ipotesi fornite da TotalFina, occorrerebbe un margine unitario di più del [...]* per rendere non redditizio un aumento dei prezzi del [...]*. Ora, nel 1998 il rapporto risultato operativo per tonnellata/prezzo di vendita per tonnellata per TotalFina era dell'ordine del [...]*.
271. Per quanto riguarda il GPL in cisterne utilizzato nella petrolchimica e nell'industria, dagli studi presentati da TotalFina emerge che le variazioni relative di prezzo fra il GPL e le altre fonti di energia non sono correlate. Una relazione del [...]* riguardante l'utilizzo del GPL nel settore della petrolchimica mostra inoltre che un aumento del [...]* del prezzo del GPL rispetto a quello della nafta porterebbe a una diminuzione del [...]* del rapporto GPL consumato/nafta consumata. Tale debole impatto sarebbe dovuto ai vincoli tecnici degli impianti di *steam cracking*, la cui produzione è determinata dalle proporzioni relative di GPL, nafta e gasolio. Le possibili variazioni nell'utilizzo del GPL rispetto ad altre forme di energia possono quindi essere spiegate da decisioni di adeguamento della produzione degli impianti di *steam cracking*, indipendentemente dai loro prezzi relativi, oppure da arbitraggi a livello dell'offerta fra diverse applicazioni del GPL.
272. Sulla base di quanto precede, si può concludere che il GPL forma un mercato distinto dalle altre fonti di energia, con la possibile eccezione del gas naturale, il cui

allacciamento agli impianti del cliente è una condizione preliminare per la sua sostituibilità.

7.1.2. Mercato geografico rilevante

273. Il mercato geografico delle vendite di GPL è di portata nazionale. Sebbene il GPL sia generalmente un prodotto che viene trasportato su brevi distanze, i bacini di utenza dei depositi o dei centri di imbottigliamento si sovrappongono e sembra difficile isolare una zona rispetto alle altre. Per quanto riguarda il mercato del GPL in bombole per uso domestico, in seno a uno stesso Stato i prodotti sono omogenei e soggetti a una regolamentazione uniforme. Il mercato è dominato dalle reti di vendita delle compagnie petrolifere e dalle GMD. In materia di prezzi, chi opera su tali reti conduce politiche a livello nazionale. Nella fattispecie, il mercato geografico rilevante è la Francia. Come illustrato nei punti che seguono, certi operatori hanno una struttura logistica più estesa di altri; questi ultimi devono ricorrere a contratti di scambio con i primi per poter coprire tutto il territorio.

7.2. Funzionamento del mercato

7.2.1. Struttura dell'offerta: gli operatori sul mercato

274. Il numero di operatori attivi sul mercato del GPL ammonta oggi a 7. Si tratta, oltre che di TotalFina e di Elf, di Butagaz, Primagaz, Repsol, Air Liquide e Vitogaz. Per quanto riguarda Air Liquide, [...]*. Vitogaz ha legami finanziari con Elf e TotalFina. Il capitale di Vitogaz è ripartito fra TotalFina (34%) e Rubis (66%). Rubis è una società in accomandita che annovera fra i principali azionisti [...] e [...]*. Le parti interessate dalla concentrazione non possiedono alcuna partecipazione né in Butagaz né in Primagaz. Le quote di mercato dei diversi operatori possono essere presentate come segue:

Quote di mercato GPL - Francia

GPL "Globale"	1998
Elf Antargaz	[RISERVATO: 15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air Liquide	[<5%]*
TotalFina - Elf - Air Liquide	[40-50%]*
Butagaz	[20-30%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[<5%]*
Esso	[<5%]*
Repsol	[<5%]*
Mobil	[<5%]*
GPL "in bombole"	1998

Elf Antargaz	[15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
TotalFina - Elf	[35-45%]*
Butagaz	[30-40%]*
Primagaz	[10-20%]*
Altri (Vitogaz, Repsol, Air Liquide)	[<5%]*

GPL sfuso piccole quantità	1998
Elf Antargaz	[15-25%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air liquide	[<5%]*
TotalFina – Elf - Air Liquide	[40-50%]*
Butagaz	[25-35%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[<5%]*
Altre	[<5%]*
GPL sfuso medie e grandi quantità	1998
Elf Antargaz	[20-30%]*
Totalgaz	[15-25%]*
Air liquide	[5-15%]*
TotalFina – Elf – Air Liquide	[55-65%]*
Butagaz	[10-20%]*
Primagaz	[10-20%]*
Vitogaz	[<5%]*
Altre	[<5%]*

Fonte: [...]*.

275. Analogamente, TotalFina ed Elf sono fortemente presenti a livello di stoccaggio e possiedono depositi d'importazione in tutto il territorio francese. Tali depositi sono necessari a tutti gli operatori sul mercato, dato che la Francia è strutturalmente importatrice di propano. Occorre osservare che finora, per poter coprire l'intero territorio francese, gli operatori stipulavano accordi di scambio fra depositi d'importazione, depositi di stoccaggio e centri di imbottigliamento.

276. Un calcolo della proporzione delle quantità di stoccaggio d'importazione detenute da ogni operatore dà valori simili alle quote di mercato. La tabella sotto riportata indica la quota di capitale detenuta da ciascuna delle imprese presenti sul mercato del GPL, in termini di depositi di importazione.

Depositi d'importazione

Depositi	Capacità (m³)	TotalFina	Elf	Butagaz	Primagaz	Vitogaz
Norgal (valle della Senna)	60 000	26,4%	52,7%			20,9%
Petit Couronne (valle della Senna)	53 000			100%		
Brest (ovest)	9 500				100%	
Donges (Nantes)	85 000		100%			
Cobogal (Gironde)	11 500	45%	15%		40%	
Pauillac (Gironde)	16 700			100%		
Port la Nouvelle (1) (sud)	8 100		100%			
Port la Nouvelle (2) (sud)	1 800			100%		
Geogaz (sud)	300 000	26,2%	16,7%	25,2%		
Lavéra (sud)	90 000				100%	

Fonte: Modello CO

277. TotalFina ed Elf hanno posizioni logistiche geograficamente complementari. Dopo la concentrazione, TotalFina/Elf acquisirà il controllo totale dei depositi di Norgal e di Cobogal e, grazie all'aggiunta dei depositi del sud della Francia e della costa atlantica, la nuova impresa possiederà una copertura geografica a livello logistico che la renderà indipendente dai suoi concorrenti (v. sotto).
278. TotalFina ed Elf, infine, occupano posizioni forti in termini di depositi di distribuzione e di centri di imbottigliamento. Le infrastrutture di stoccaggio nei depositi di prossimità e nei centri di imbottigliamento sono strumenti importanti e necessari nella misura in cui consentono di rendere il GPL - fonte di energia utilizzata principalmente nel settore domestico, nel settore terziario e agricolo e nella piccola industria - disponibile prioritariamente nelle zone rurali e nelle piccole città, così come nelle aree maggiormente rivolte alle attività artigianali.
279. La necessità di ricorrere ai centri di stoccaggio crea dei grossi ostacoli all'accesso e all'espansione sul mercato. Il GPL è considerato un prodotto pericoloso ed esiste pertanto una regolamentazione restrittiva, sia a livello europeo che nazionale, che rende improbabile la costruzione di nuovi siti di stoccaggio. Per un nuovo operatore, introdursi sul mercato del GPL implicherebbe di conseguenza costi molto elevati, così

come sarebbe oneroso per un operatore già presente accrescere la propria quota di mercato. Sotto questo aspetto, il mercato del GPL in Francia è stato caratterizzato negli ultimi anni da una tendenza alla concentrazione.

7.2.2. *Struttura della domanda*

280. La clientela del GPL comprende due categorie: gli acquirenti di prodotto in bombole, che sono essenzialmente dei privati, e gli acquirenti di prodotto sfuso, che a loro volta si dividono in privati ([...]^{*}) e imprese ([...]^{*}). Occorre osservare che la vendita di bombole tradizionali²⁵ subisce un leggero calo del 2% all'anno. Al contrario, e senza tenere conto dell'annunciato aumento delle vendite di GPL carburante, la vendita di prodotto in cisterne aumenta del 2-3% all'anno e offre quindi prospettive di crescita.

7.3. **Analisi sotto il profilo della concorrenza**

7.3.1. *Posizione congiunta di TotalFina ed Elf nel settore della vendita del GPL*

281. L'acquisizione di Elf da parte di TotalFina porterà alla costituzione di una posizione dominante sul mercato, o sui mercati, del GPL in Francia. Con le loro rispettive quote di mercato del [15-25% e 15-25%]^{*} nel 1998, le due imprese raggiungeranno difatti, una volta riunite, una quota del [40-50%]^{*} a livello nazionale. A tale cifra occorre inoltre aggiungere la quota del [0-5%]^{*} di Air Liquide. TotalFina/Elf controllerebbe pertanto il [40-50%]^{*} circa delle vendite di GPL in Francia. Prendendo in considerazione distintamente i singoli mercati del GPL, TotalFina/Elf avrebbe il [35-45%]^{*} delle vendite di GPL in bombole, il [40-50%]^{*} delle vendite di piccole cisterne per uso domestico, e il [55-65%]^{*} delle vendite di grosse cisterne per uso professionale. Anche se la quota di mercato congiunta per il GPL in bombole è inferiore alle quote relative alle due categorie di prodotto sfuso, anche in quel settore la nuova impresa potrà esercitare un potere di mercato assimilabile ad una posizione dominante, come emerge dalle considerazioni che seguono.

7.3.2. *Posizione di TotalFina e di Elf nel settore della fornitura di GPL*

- Produzione

282. Le raffinerie francesi hanno prodotto nel 1998 2,7 milioni di tonnellate di GPL (di cui 60% circa di butano e 40% di propano). Inoltre, 0,1 milioni di tonnellate sono state estratte dal gas naturale, essenzialmente nella zona di Lacq. Nel 1998 il consumo totale di GPL in Francia è stato di 3,2 milioni di tonnellate, di cui 1,4 importate.

283. Per quanto riguarda la produzione di GPL nelle raffinerie e l'estrazione dai giacimenti in Francia, TotalFina rappresenta il [30-40%]^{*} ed Elf il [10-20%]^{*}: le due imprese incidono quindi insieme per il [50-60%]^{*} della produzione francese. Grazie alla sua posizione geografica e alla sua rete di distributori la nuova impresa sarà la sola in grado di distribuire il GPL in tutto il territorio.

- Stoccaggio nei depositi d'importazione

284. Quanto allo stoccaggio nei depositi d'importazione, occorre sottolineare che TotalFina ed Elf dispongono insieme dei diritti sul 44% delle capacità totali dei 9 depositi d'importazione ([...]^{*}), e che la nuova entità possiederà 5 di tali 9 siti di logistica per l'importazione.

285. Fra tali depositi d'importazione può essere citato ad esempio il Norgal (Le Havre), uno dei più grossi terminali d'importazione (60 000 m³) del nord Europa. Si tratta del solo deposito refrigerato della Francia, che, in più, è facilmente accessibile per le importazioni provenienti dalle raffinerie britanniche e della zona ARA (può accogliere navi di qualsiasi dimensione e provenienza; nel 1998 il traffico è stato pari a 860 000 tonnellate). Da tale deposito passa il 40% delle importazioni di GPL in Francia I proprietari sono, oltre a TotalFina ed Elf, Vitogaz, che ha una partecipazione del 20,9%: dopo la concentrazione, la nuova impresa possiederà quindi una quota del 79,1%. TotalFina/Elf avrà così il controllo esclusivo di tale deposito (controllo a maggioranza di 2/3 dei voti), e potrà prendere unilateralmente qualsiasi decisione. Potrebbero derivarne comportamenti anticoncorrenziali nei confronti dell'azionista di minoranza, quali ad esempio il rifiuto di un approvvigionamento comune. Ciò obbligherebbe Vitogaz (che ha una capacità propria di 4 000 m³) a ricorrere a navi di dimensioni più piccole, vedendo così aumentare i propri costi. Lo stesso vale per il deposito di Cobogal, che dopo la concentrazione sarebbe soggetto al controllo esclusivo di TotalFina: con una quota del 60% essa potrebbe escludere l'altro azionista, Primagaz, che ha un diritto di capacità di 4 600 m³, in condizioni analoghe a quelle ipotizzate per Vitogaz sul sito di Norgal.
286. L'impresa sorta dopo la concentrazione avrà partecipazioni cospicue nei siti più strategici: il 42,9% di Geogaz, a Lavéra; il 60% di Cobogal ad Ambès; il 79,1% di Norgal a Harfleur.
- Accordi di scambio di prodotti
287. Par operare sul mercato del GPL, i produttori devono coprire attualmente tutto il territorio geografico nazionale. Devono inoltre fare capo ad un'adeguata base logistica (grosso stoccaggio d'importazione, centri logistici per la distribuzione del prodotto sfuso, centri di imbottigliamento), che può essere propria, o che può appartenere a terzi ed essere utilizzata nell'ambito di accordi di scambio. Un concorrente osserva, nella sua risposta, che “negli ultimi vent'anni i distributori indipendenti di GPL in Francia sono scomparsi, poiché non sono riusciti ad acquisire una posizione di stockisti che permettesse loro l'accesso al GPL, diretto o tramite scambi, a prezzi competitivi”.
288. Gli scambi di prodotti permettono a un concorrente di essere presente in zone geografiche in cui non possiede risorse proprie, e gli consentono così di ridurre il trasporto dei prodotti (classificati come “pericolosi”), di limitare i costi della logistica e di ridurre il prezzo di costo per rimanere competitivo in una determinata zona. I vari concorrenti cercano di accordarsi per movimenti di prodotti reciproci nei loro diversi centri e depositi. In questi casi la società proprietaria del centro o del deposito trasporta in tali siti grosse quantità di GPL per cederlo in uscita alla società che ha chiesto tale trasferimento (o scambio). Queste prestazioni sono legate a cessioni reciproche di prodotti e si traducono in un sistema di scambi equilibrati, che possono rappresentare più della metà delle quantità commercializzate dalle società distributrici. La tabella seguente indica le fonti di scambio per i diversi concorrenti. Si constata, in seguito alla concentrazione, un significativo grado di dipendenza degli altri produttori da TotalFina/Elf.

Dipendenza d'approvvigionamento degli operatori GPL

[...]*

	Total Gaz		Elf Antargaz		Primagaz		Vitogaz		Butagaz		Air Liquide	
	Scambi	Acquisti	Scambi	Acquisti	Scambi	Acquisti	Scambi	Acquisti	Scambi	Acquisti	Scambi	Acquisti
Total	*	*										
Elf			*	*								
Primagaz					*	*						
Vitogaz							*	*				
Butagaz									*	*		
Air Liquide											*	*

Fonte: risposte ai questionari della Commissione

La tabella di cui sopra mostra la proporzione degli scambi di un fornitore con i concorrenti sul totale delle sue vendite GPL. [...] * delle vendite realizzate da Vitogaz, ad esempio, dipendono dai suoi scambi con TotalFina ed Elf.

La tabella seguente indica l'incidenza che gli scambi con TotalFina ed Elf rappresentano per Primagaz, Vitogaz e Butagaz sull'insieme della loro politica di scambio per il GPL.

Scambi: incidenza relativa di TFE

[...] *

Primagaz	TFE
	Altri
Vitogaz	TFE
	Altri
Butagaz	TFE
	Altri

Fonte: risposta ai questionari

289. Poiché questi tre concorrenti sono obbligati a ricorrere ad accordi di scambio per coprire una parte più ampia del territorio francese, essi dipenderanno da TotalFina/Elf per più di [...] * del loro fabbisogno. Tale dipendenza sarà particolarmente accentuata nel caso di Vitogaz e Primagaz. L'operazione di concentrazione indurrà quindi una rottura nella politica di scambi equilibrati, e nessun concorrente di TotalFina/Elf potrà procedere ad acquisti o importazioni di GPL per coprire tutto il territorio francese senza ricorrere o una raffineria di TotalFina/Elf o ai suoi depositi d'importazione.

- Depositi di distribuzione e centri di imbottigliamento

290. Occorre notare che i diversi operatori, per assicurarsi una copertura geografica sufficiente, procedono ad accordi di scambio fra depositi e centri d'imbottigliamento. Per quanto riguarda i depositi di distribuzione interni, la nuova entità ne possiederà 48 su 112, il che corrisponde a una quota di mercato del [...] * calcolata in base alle vendite di GPL. Quanto ai centri di imbottigliamento delle bombole, dopo la concentrazione TotalFina ed Elf ne possiederanno 13. La nuova impresa avrà inoltre

una partecipazione in comune con un terzo soggetto in altri 9 centri. La tabella seguente illustra le posizioni rispettive dei diversi operatori per quanto riguarda i centri di imbottigliamento.

Centri di imbottigliamento

<u>Regione</u>	<u>Elf</u>	<u>TotalFina</u>	<u>Butagaz</u>	<u>Primagaz</u>	<u>Vitogaz</u>
Nord	Valenciennes	Arleux	Courchelettes	Dainville	
Est	Herlisheim	Hauconcourt	Reichstett	Herlisheim	
			Sillery	Pont à Mousson	Pont à Mousson
Bassa Senna e Centro	Ris (orangis)		Petit couronne		
			Chalon	Le Hoc	Le Hoc
	Queven		Aubigny		Queven
		Deux-Sèvres	Montereau	St Florentin	
Ovest	Donges		L'herbergement		
				Brest	
			Arnage		
	Vern		Vire	St Pierre des Corps	
Sud-Ovest	Boussens	Fenouillet			
	Nérac		Nérac		
	Niort	Niort	Le Douhet		
	Ambes	Ambes	Pauillac	Ambes	
	Lacq		Lacq		
	Rodez		Rodez		
Valle del Reno	Feyzin	Macon	Lyon	Feyzin	
		Marignagne	Bollene		
	Fos		Rognac	Fos	
Sud	Port la nouvelle		Port la nouvelle		
Corsica	Ajaccio		Bastia		

Fonte: Modello CO

291. Occorre inoltre osservare che, per quanto riguarda il GPL sotto imballaggio, ogni operatore sul mercato rifiuta di fornire GPL che non sia in bombole, e impone inoltre ai propri distributori (GMD e altri) di vendere il prodotto con la sua marca. Il sistema di cauzione per le bombole (dell'ordine di 200 FRF a bombola), inoltre, può creare dei legami con la clientela, aumentando le barriere d'accesso al mercato e indebolendo il potere negoziale dei rivenditori. In effetti i contratti fra i produttori di GPL e i loro concessionari - distributori contengono delle clausole che vietano di ritirare le bombole vuote di gas di marche di cui essi non siano depositari. Tale disposizione contrattuale potrebbe avere come effetto la ripartizione del territorio e potrebbe creare dei vincoli per la clientela, ostacolando le possibilità, per i consumatori, di cambiare marca. TotalFina ha osservato che il *Conseil de la Concurrence* e la Corte d'Appello di Parigi hanno ritenuto che tali clausole, benché restrittive, rispondono alle esigenze di controllo e di sicurezza, impedendo che le bombole escano dal loro circuito di distribuzione iniziale. Ciò non toglie che dopo la concentrazione, date le dimensioni della nuova impresa, tale pratica aumenterà le barriere per l'espansione degli altri fornitori, e instaurerà un vincolo permanente per un numero sempre maggiore di clienti.

7.4. Costituzione di posizione dominante

292. Dalle spiegazioni dei punti precedenti emerge che l'operazione notificata inciderà sull'equilibrio del mercato del GPL eliminando un operatore importante e rendendo gli altri concorrenti dipendenti, a gradi variabili, dalla nuova impresa. Ciò avrà come conseguenza un aumento dei costi che i concorrenti dovranno sostenere, e un calo della loro competitività.
293. Dopo la concentrazione, TotalFina/Elf sarà la sola impresa realmente autonoma sul mercato del GPL. Ogni altro concorrente che desideri coprire l'interezza del territorio dovrà rifornirsi presso TotalFina/Elf oppure dovrà ottenere l'accesso presso la sua logistica, che costituirà una strozzatura per il mercato. Da quanto emerge dalle testimonianze dei concorrenti, il fattore che blocca l'offerta sul mercato del GPL non è solo la disponibilità del prodotto, ma anche quella dello stoccaggio d'importazione, dello stoccaggio per il prodotto sfuso, e degli altri mezzi logistici di distribuzione (mezzi di trasporto, centri di imbottigliamento, ecc.). La capacità di stoccaggio del GPL segue le regole del “just in time”, il che significa che in periodo di saturazione, come in inverno, certi concorrenti hanno solo otto giorni di stock.
294. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, TotalFina ha spiegato che la logistica del GPL è aperta e fluida, e che la concentrazione non porterà ad alcun considerevole cambiamento. Per quanto riguarda i centri di imbottigliamento, TotalFina osserva che la debole differenza fra i costi del trasporto di grosse quantità di prodotto e il costo del trasporto del GPL in bombole favorisce una strategia basata sulla limitazione del numero di centri di imbottigliamento e un aumento della distanza percorsa. La conseguenza sarebbe che gli operatori non avrebbero più bisogno di disporre di diversi centri di imbottigliamento né di stipulare accordi di scambio con altri distributori. Tale affermazione presuppone tuttavia che tali concorrenti abbiano agevolmente accesso al mercato d'importazione nonché ai depositi collegati a tale mercato, e non tiene conto del controllo che la stessa TotalFina/Elf eserciterà su alcuni dei depositi fondamentali, che per questi concorrenti costituiranno delle strozzature.
295. TotalFina sottolinea inoltre che l'attività svolta dagli altri concorrenti dimostra la possibilità per questi ultimi di acquisire e di conservare le loro posizioni competitive per quanto riguarda il settore dell'imbottigliamento del GPL. Tale argomento non tiene conto tuttavia dal gioco della concorrenza fra Totalgaz e Elf Antargaz prima dell'operazione di concentrazione, cosa che ha permesso ad altri concorrenti di conquistare posizioni di mercato relativamente vicine a quelle di Total e di Elf (ad esempio Primagaz), se non superiori (ad esempio Butagaz). Lo stesso vale per la presenza dell'entità congiunta in depositi in comune (in cui vi è partecipazione con un terzo in uno stesso centro di imbottigliamento). L'atteggiamento di TotalFina/Elf nei confronti dei concorrenti sarà tuttavia completamente modificato dalla concentrazione. TotalFina/Elf acquisirà difatti un'autonomia completa di approvvigionamento di GPL rispetto ai suoi concorrenti, mentre questi dovranno dipendere dalla nuova entità se vorranno coprire l'insieme del territorio. TotalFina/Elf, inoltre, opera secondo motivazioni diverse da quelle dei suoi concorrenti per la sua natura di gruppo petrolifero verticalmente integrato. Tutti i concorrenti sul mercato del GPL sono degli operatori “monoprodotto” (si limitano soltanto a distribuire GPL), che hanno contratti di fornitura esclusiva con imprese petrolifere ([...]*; Butagaz con [...]*), o attuano politiche di importazione in comune di prodotti ([...]*). Il rischio di marginalizzazione, da parte di TotalFina/Elf, nei depositi

detenuti in comune è stato evidenziato nelle risposte dei concorrenti ai questionari della Commissione. La Commissione non può pertanto condividere le conclusioni che TotalFina intende trarre dal raffronto della situazione concorrenziale degli operatori nel settore dell'imbottigliamento delle bombole prima e dopo l'operazione di concentrazione.

296. Se si considera il gasolio per uso domestico come una fonte di concorrenza potenziale per il GPL, TotalFina sarebbe a sua volta, in Francia, la più grande impresa produttrice di tale prodotto. Avendo il controllo di queste due fonti alternative di energia, l'entità derivante dalla concentrazione sarebbe in grado di regolarne il gioco della concorrenza, in particolare manipolando i loro prezzi relativi. A questo proposito occorre ricordare le discussioni attualmente in corso sul futuro di Gaz de France (GdF): in vista della liberalizzazione del settore del gas il governo francese, azionista di GdF, sta prendendo in considerazione l'apertura del capitale di quest'ultimo a EdF, TotalFina ed Elf²⁶ (v. "Le Monde", venerdì 12 novembre 1999).
297. Nella risposta alla comunicazione delle obiezioni, TotalFina/Elf non ha potuto dimostrare che la dipendenza dei suoi concorrenti dalla nuova impresa in termini di accordi di scambio o di logistica d'importazione e di distribuzione non comporterà la scomparsa di tali operatori. Eccezion fatta per Butagaz - la cui posizione concorrenziale dopo la concentrazione è discussa nei punti che seguono -, gli altri concorrenti saranno profondamente dipendenti dalla nuova entità. Air Liquide ottiene la totalità del suo prodotto da Elf; Vitogaz continuerà ad essere dipendente dalla nuova impresa soprattutto per l'importazione; Primagaz, infine, che si rifornisce da [...]*, incontrerà difficoltà nel trovare capacità per le sue importazioni (in particolare nel nord della Francia). TotalFina osserva che Primagaz è un concorrente che sarebbe in grado di rispondere a qualsiasi aumento nella domanda di GPL. Primagaz si rifornisce da [...]* con contratti a lungo termine. Le sue infrastrutture di importazione a Brest, e all'occorrenza le importazioni dalle raffinerie di Anversa, in Belgio, costituirebbero secondo TotalFina delle alternative ampiamente sufficienti per l'esercizio di una concorrenza effettiva. L'indagine ha tuttavia dimostrato che Primagaz non avrà alcuna possibilità di aumentare i propri approvvigionamenti locali, poiché le capacità [...]*, a questo riguardo, sono già sature. Il deposito di Brest, inoltre, può ricevere solo piccole navi e serve unicamente all'approvvigionamento della Bretagna; le importazioni di prodotto da Anversa, infine, potrebbero costare fra il 20% e il 40% in più. Un concorrente come Primagaz, che potrebbe rappresentare una fonte di concorrenza effettiva, vedrebbe così restringersi, dopo la concentrazione, il proprio campo d'azione.
298. Nessuno dei concorrenti di TotalFina/Elf sarà in grado di contrastare una limitazione di quantità o un aumento dei prezzi da parte di detta impresa. In effetti, come spiegato precedentemente, Vitogaz e Air Liquide non avranno alcun margine di manovra rispetto a TotalFina/Elf, e non possono pertanto essere considerati come fonte di pressione concorrenziale nei confronti di tale impresa. Repsol è presente solo

²⁶ Tratto dall'articolo del quotidiano "Le Monde": "[GdF] deve svilupparsi al tempo stesso a monte, partecipando allo sviluppo dei giacimenti di idrocarburi, e a valle, per rispondere alla domanda dei clienti. In quest'ottica è nato il principio di aprire il capitale di GdF a TotalFina/Elf e a EdF ("Le Monde" del 29 ottobre) (...). Assumendo il controllo di Elf, TotalFina, come i suoi grandi concorrenti, prenderà piede in misura significativa nel settore della distribuzione del gas. Elf dispone di una rete di condutture nel Sud-Ovest, sviluppata a partire dal giacimento di Lacq. Il nuovo gruppo diventa di fatto un partner indispensabile per GdF."

marginalmente (a partire dalla sua infrastruttura spagnola) nel sud della Francia, e se volesse estendere le proprie vendite in altre zone geografiche dipenderebbe da TotalFina/Elf. Primagaz opera solo in una parte del territorio francese, e dipenderà da TotalFina/Elf per assicurarsi la propria copertura. Solo Butagaz potrebbe godere, potenzialmente, di una certa autonomia rispetto alla nuova entità.

299. Anche supponendo, inoltre, che le imprese di cui sopra, e in particolare Butagaz, siano indipendenti da TotalFina/Elf, è difficile immaginare che possano essere spinte a contrastare un aumento di prezzi introdotto dalla nuova entità. La catena logistica francese del GPL in effetti, è spesso satura in inverno (80% del consumo annuo), e vi sono grosse barriere all'espansione.
300. I concorrenti di TotalFina/Elf non potrebbero pertanto aumentare significativamente le loro vendite senza seguire gli aumenti di prezzo introdotti da TotalFina/Elf, e sarebbe quindi nel loro interesse conformarvisi. Uno dei grossi concorrenti ha risposto che, di fronte a un aumento del prezzo di vendita del GPL applicato dalle parti interessate dalla concentrazione, la sua impresa non sarebbe in grado di soddisfare la domanda deviata del segmento del prodotto sfuso in medie e grosse quantità, e potrebbe aumentare le sue capacità solo del 5% per quanto riguarda i segmenti del GPL in bombole e del prodotto sfuso in piccole quantità. Tali limitazioni interverrebbero a livello della disponibilità dei prodotti legata ai punti di approvvigionamento controllati dalle parti della concentrazione, in particolare il deposito di importazione di Norgal, che per il concorrente in questione rappresenta la sola possibilità di importazione per la parte Nord della Francia. Un altro grosso concorrente ha affermato che potrebbe far fronte occasionalmente a una domanda deviata in seguito ad un aumento dei prezzi da parte della nuova impresa. Se tale domanda si protraesse nel tempo, tuttavia, ciò richiederebbe cospicui investimenti in materiale (bombole), in infrastrutture (capacità di stoccaggio) e in logistica (veicoli per il trasporto). A titolo indicativo, per aumentare le loro capacità di stoccaggio i concorrenti dovrebbero dotarsi di un deposito di distribuzione per il prodotto sfuso (costo: [...] * di FRF per 100 tonnellate di capacità; durata di costruzione: da 2 a 5 anni) e di punti di importazione supplementari (costo: [...] * di FRF per un deposito da 600 tonnellate; durata di costruzione: da 2 a 5 anni).
301. L'operazione notificata porterà alla costituzione di una posizione dominante detenuta da TotalFina/Elf sul mercato del GPL o sui distinti mercati del GPL in bombole, del GPL in cisterne per uso domestico e del GPL per uso professionale.

8. ALTRI MERCATI

302. L'operazione notificata porta ad una combinazione di attività in numerosi altri mercati petroliferi e chimici. Nel corso del procedimento la Commissione ha ricevuto due denunce da parte di clienti di TotalFina e di Elf, relative rispettivamente ai mercati dello zolfo e dell'etilene. Per i motivi esposti nei punti che seguono, l'indagine svolta dalla Commissione ha permesso di concludere che l'operazione di concentrazione notificata non porterebbe alla costituzione o al rafforzamento di una posizione dominante su nessuno di questi due mercati.

8.1. Mercato dello zolfo

303. Lo zolfo si ottiene sia dalla raffinazione del petrolio greggio (come sottoprodotto), sia dalla purificazione del gas naturale estratto dai giacimenti.

304. Il denunciante spiega che TotalFina verrebbe ad acquisire una posizione dominante su un mercato della vendita di zolfo che esso definisce come corrispondente al sud della Francia. Lo zolfo è in effetti difficile da trasportare a causa della necessità di conservarlo allo stato liquido.
305. La definizione proposta dal denunciante, che limita l'estensione del mercato geografico al sud della Francia, non può essere accettata. L'indagine di mercato svolta dalla Commissione ha mostrato che lo zolfo viene spesso trasportato su lunghe distanze, allo stato solido o liquido, che esistono elevate capacità eccedentarie in Francia e in altri paesi dell'Unione europea, come la Germania, e che i flussi di scambio fra Stati membri e a livello mondiale sono di ingente entità. Per l'insieme di tali ragioni, il mercato geografico rilevante risulta estendersi almeno a livello europeo. Su un tale mercato, la quota di mercato congiunta di TotalFina/Elf sarebbe dell'ordine del [10-20%]*.
306. La Commissione ritiene pertanto che l'operazione notificata non porterà alla costituzione o al rafforzamento di una posizione dominante sul mercato della vendita dello zolfo.

8.2. Mercato dell'etilene

307. L'etilene è un prodotto chimico di base appartenente al gruppo delle olefine, che comprende inoltre il propilene e il butadiene. In Europa occidentale l'etilene è prodotto principalmente a partire dalla nafta (ottenuta a sua volta dal processo di raffinazione del petrolio greggio), in impianti di steam cracking. L'etilene è utilizzato come materia prima soprattutto per la produzione del polietilene o del PVC, e in quest'uso non può essere sostituito da nessun altro prodotto. Nella sua prassi decisionale²⁷, la Commissione ha costantemente ritenuto che l'etilene costituisca un mercato del prodotto distinto.
308. Secondo il denunciante, Elf occupa una posizione dominante sul mercato della vendita dell'etilene in Francia. Tale posizione dominante sarebbe rafforzata dall'unione delle attività di TotalFina nei settori a valle della produzione di polietilene [...]*.
309. TotalFina conferma l'esistenza di un mercato distinto dell'etilene, ma spiega che sotto il profilo geografico esso ha dimensioni europee.
310. Contrariamente a quanto sostiene TotalFina, esistono però numerosi elementi che portano a definire il mercato geografico come limitato, in ogni caso, alla Francia. L'etilene è un gas difficilmente trasportabile a causa della sua infiammabilità. Per ridurre i costi di trasporto e quelli posti dalle difficoltà logistiche, i centri di produzione di polietilene e PVC sono generalmente situati nei pressi degli impianti di steam cracking che producono l'etilene. Sui lunghi tragitti, l'etilene è trasportato in forma compressa tramite condotti, o allo stato liquido in apposite navi refrigerate. Tali tipi di trasporto richiedono tuttavia considerevoli investimenti in infrastrutture logistiche come le canalizzazioni e i terminali marittimi, collegati a loro volta da condotti ad una o, nella maggior parte dei casi, a più unità di produzione di polietilene o PVC.

²⁷

Caso IV/M. 708 - Exxon/DSM, IV/M. 361 - Nesté - Statoil, IV/M. 550 - Union Carbide/ENICHEM.

311. Benché le navi refrigerate siano una fonte di approvvigionamento alternativa, le importazioni via mare richiedono delle infrastrutture portuali. Il trasporto marittimo genera così un costo supplementare del [...] al quale devono essere aggiunti i vari costi di transito dai terminali e dai condotti ([...]). L'importazione dall'area del Mediterraneo rappresenta complessivamente un costo supplementare del [...] rispetto alla produzione interna alla Francia²⁸.
312. A causa dell'infiammabilità dell'etilene, non è né conveniente né agevole effettuare un trasporto via terra su strada o su ferrovia. È praticamente impossibile trasportare grosse quantità di etilene da un sito di produzione a un sito di consumo all'interno del territorio, se tali siti non sono collegati alle stesse reti di canalizzazioni.
313. In Francia esiste una rete di condotti (Pipeline éthylène Sud-Est) che collega il Mar Mediterraneo e le unità di produzione di Lavéra (impianto di steam cracking Elf Atochem/BP) e Berre (impianto di steam cracking Shell/BASF) attraverso St Auban e Feyzin (impianto di steam cracking Elf Atochem/Solvay), arrivando a Tavaux (stabilimento di produzione di PVC di BASF/Solvay). Tale condotto approvvigiona le fabbriche di derivati dell'etilene di Lavéra (BP Amoco e Elf Atochem), SCVF (Shell / Elf Atochem), SPF (Elenac), Berre (Elenac / Montell), St Auban (Elf Atochem), Pont de Claix (Elf Atochem / RP), Jarrie (Elf Atochem), Balan (Elf Atochem). Altri condotti collegano alcuni impianti di steam cracking isolati ad utilizzatori non sistematici. Nessun produttore francese è in grado di far arrivare l'etilene agli utilizzatori situati all'interno del territorio francese se non servendosi della rete di condotti sopra menzionata, e tale rete si estende solo alla Francia. Analogamente, i produttori francesi non possono trasportare l'etilene al di fuori della Francia se non per via marittima e in quantità limitate, data in particolare la capacità dei terminali.
314. Si può pertanto ritenere che il mercato geografico per la fornitura dell'etilene corrisponda, al massimo, all'insieme del territorio che può essere approvvigionato attraverso una rete di condotti.
315. Sul mercato francese dell'etilene Elf detiene una quota superiore al [50-60%]*, che essa sia calcolata in base alla produzione o alle capacità disponibili per la vendita sul mercato. Elf ha inoltre una presenza forte a livello di depositi di importazione e di stoccaggio (Elf Atochem controlla insieme a BP Amoco il terminale di Lavéra, che costituisce la sola possibilità di accesso marittimo alla rete di canalizzazioni che copre il sud della Francia), e controlla il trasporto dell'etilene attraverso i condotti. Elf detiene la totalità della rete di condotti "Pipeline éthylène Sud-Est" (Lavéra-Berre, Berre-St Auban, St Auban-Pt de Claix, Pt de Claix-St Pierre de Chandieux), che alimenta tale regione, Elf detiene inoltre la quota maggioritaria ([...]) del condotto ETEL che collega l'impianto di steam cracking di Feyzin a Balan e a Tavaux (stabilimento PVC di Solvay). Infine, [...]. Sul mercato dell'etilene Elf costituisce quindi un punto di riferimento indispensabile, poiché opera come produttrice e come detentrica dell'infrastruttura di trasporto. Su tale mercato essa occupa pertanto una posizione dominante.
316. L'unione delle attività a valle di TotalFina ed Elf nel campo del polietilene e del PVC non porterà ad un rafforzamento della posizione dominante di Elf. Nel settore della produzione dell'etilene, TotalFina è presente in Europa solo con un'unità di produzione situata in Belgio. Tale impresa svolge inoltre attività di produzione di

28

[...]*.

polietilene ad alta densità (HDPE), che rappresentano una quota del [5-15%]* sul mercato europeo. Elf ha già una presenza forte sui mercati del PVC ([5-15%]*), dell'HDPE ([0-10%]*), e degli altri polietileni ([0-10%]*), e nulla indica pertanto che l'unione con le attività di TotalFina potrebbe modificare sostanzialmente gli interessi di Elf a svantaggio degli altri operatori attivi sui mercati a valle rispetto a quello della vendita di etilene.

317. [...]*

318. Per tali motivi, la Commissione ritiene che l'operazione notificata non porti alla costituzione o al rafforzamento di una posizione dominante sul mercato della vendita dell'etilene in Francia.

VII. IMPEGNI PRESENTATI DALLA PARTE NOTIFICANTE - VALUTAZIONE

319. In data 19 gennaio 2000 la parte notificante ha presentato gli impegni che intende assumersi allo scopo di eliminare i problemi di concorrenza che la Commissione aveva indicato nella comunicazione delle obiezioni del 26 novembre 1999. Il 28 gennaio 2000 la parte notificante ha presentato delle modifiche a detti impegni, tenendo conto dei risultati dell'indagine di mercato e di taluni adattamenti richiesti dalla Commissione. Il 31 gennaio 2000 i servizi della Commissione hanno presentato la loro valutazione negativa delle modifiche agli impegni relativi alle attività sul mercato del GPL. La parte notificante ha proposto il giorno stesso la vendita delle attività GPL del gruppo Elf. Questa nuova proposta scaturisce dal risultato negativo dell'indagine di mercato concernente le proposte che i servizi della Commissione avevano ritenuto , *prima facie*, sufficienti per essere sottoposte all'indagine stessa, ed è stata presentata il giorno feriale successivo al ricevimento, da parte della Commissione, dei risultati dell'inchiesta. La proposta mette chiaramente fine ai problemi di concorrenza individuati sul mercato interessato. Per questa stessa ragione è stato possibile sentire gli Stati membri, nell'ambito del Comitato consultivo, entro breve tempo. Si verificano pertanto delle circostanze eccezionali ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 447/98, che giustificano la presentazione di questa nuova proposta dopo il termine di tre mesi previsto dal regolamento stesso.

320. Gli impegni sono sintetizzati e valutati nei punti che seguono , secondo i mercati rilevanti e secondo l'ordine di presentazione delle obiezioni seguito dalla Commissione. Questo stesso ordine è stato seguito anche nella parte della presente decisione relativa alla valutazione sotto il profilo della concorrenza. Il testo degli impegni è allegato alla presente decisione e ne costituisce parte integrante.

1. MERCATO EXTRARETE, DEPOSITI D'IMPORTAZIONE E OLEODOTTI

1.1. Descrizione

321. TotalFina si è impegnata a cedere le attività seguenti, relative ai depositi di importazione e di distribuzione:

- la partecipazione congiunta di TotalFina ed Elf (38,72%) nel capitale di CPA;
- la totalità della partecipazione del 49% detenuta da Elf nella società SFDM, che diventa così indipendente da TotalFina/Elf;

- la totalità della partecipazione del 50% detenuta da Elf nella società CIM, che diventa così indipendente dall'entità congiunta;
- la totalità della partecipazione del 25,7% detenuta da Elf nella società DP Fos, che non si troverà più sotto il controllo di TotalFina/Elf. La nuova impresa conserverà una partecipazione in DP Fos, senza controllo, del 25,7%, e 3 posti nel consiglio di amministrazione sui 6 che possedeva precedentemente;
- il deposito di importazione di Port la Nouvelle (TotalFina, regione Sud);
- una partecipazione del 51% nel deposito di importazione di Lorient, in cui l'entità congiunta conserverebbe 2 posti di amministratore sui 4 precedenti (TotalFina, regione Grand Ouest-Centro);
- la totalità del deposito di distribuzione di Nanterre (TotalFina, zona Normandia- Regione parigina);
- una partecipazione dell'8,76% detenuta da Elf nel deposito di distribuzione EPL a Lione (Rodano-Alpi), in cui la nuova impresa conserverebbe 5 posti di amministratore sui 6 che deteneva prima;
- una partecipazione del 6,54% nella società che gestisce il deposito SES di Strasburgo, in cui TotalFina/Elf non avrà più alcuna partecipazione;
- la nuova impresa si impegna inoltre a consentire l'accesso all'oleodotto ODC a depositi terzi a Strasburgo (regione Est).

322. TotalFina si impegna a cedere le attività seguenti, relative agli oleodotti:
- la totalità della partecipazione del 26,6% detenuta da Elf nel capitale della società Trapil. TotalFina/Elf conserverà una partecipazione senza controllo del 34,5% in Trapil, e 4 posti nel consiglio di amministrazione sui 6 precedenti;
 - la totalità della partecipazione del 49% detenuta da Elf nel capitale della società SFDM, la società di gestione dell'oleodotto DMM. La società SFDM diventa così autonoma rispetto all'entità congiunta;
 - la totalità della partecipazione del 14,1% detenuta da Elf e una partecipazione del 3,5% detenuta da TotalFina nel capitale della società SPMR. TotalFina/Elf conserverà una partecipazione senza controllo del 29% in SPMR e 3 posti di amministratore sui 5 che deteneva prima.

1.2. Analisi

323. Per quanto riguarda il mercato extrarete, le dimissioni proposte da TotalFina sottrarrebbero al controllo di TotalFina/Elf, in tutto o in parte, delle capacità in depositi di importazione e di distribuzione in ciascuna delle sei regioni individuate nella decisione. I volumi resi così indipendenti da TotalFina/Elf sono sufficienti a garantire approvvigionamenti di prodotti raffinati in alternativa a quelli offerti dalla nuova impresa o dagli altri raffinatori. Gli impegni proposti permettono inoltre di eliminare il controllo che la nuova entità avrebbe esercitato sugli oleodotti che formano strozzature per l'approvvigionamento di ciascuna delle regioni considerate. L'offerta di prodotti raffinati extrarete da parte di TotalFina/Elf e più generalmente dei raffinatori potrà così avere luogo su un mercato contendibile che lasci spazio alle importazioni, che i mercati rilevanti siano considerati di dimensione nazionale o regionale.
324. Nella regione Sud, la cessione del deposito di importazione di Port-la-Nouvelle permetterà l'apertura ad importazioni indipendenti da TotalFina/Elf nella parte occidentale della costa mediterranea francese. La rinuncia al controllo sul deposito di importazione di DP Fos è di importanza cruciale, poiché tale deposito, oltre ad essere situato in una posizione strategica per l'approvvigionamento del sud-est mediterraneo della Francia, regola l'accesso dei prodotti importati all'oleodotto SPMR, che segue il corridoio del Rodano fino a Lione. Queste due misure dovrebbero permettere di ripristinare la possibilità, per i clienti extrarete, di rifornirsi con le importazioni indipendentemente da TotalFina/Elf e dagli altri raffinatori francesi.
325. Nella regione Rodano-Alpi-Alvernia-Borgogna, TotalFina rende disponibili delle capacità nel deposito EP Lione. La cessione delle azioni detenute in CPA avrà come conseguenza la perdita di qualsiasi influenza sul deposito di distribuzione di Saint Priest. La minore partecipazione nell'oleodotto SPMR, che calerebbe al 29%, permette di eliminare qualsiasi possibilità di controllo su questo oleodotto da parte di TotalFina/Elf, anche se la nuova impresa si alleasse con un altro piccolo azionista. Le decisioni sono prese in effetti con una maggioranza di due terzi. I clienti sul mercato extrarete potranno così sfruttare pienamente il gioco della concorrenza fra i raffinatori, e fra i raffinatori e il ricorso alle importazioni.

326. Nella regione Est, TotalFina/Elf non avrà più il controllo dell'oleodotto DMM e di un deposito di distribuzione ad esso afferente, e offrirà un collegamento indipendente all'oleodotto ODC per tre depositi d'importazione di Strasburgo. La nuova entità cederà in ogni caso (vedi il seguente par. 327) la sua partecipazione in CPA (38,8%), società che controlla anche il deposito di importazione SES di Strasburgo. Tale cessione avrà come effetto automatico di ridurre considerevolmente anche l'influenza in questo deposito. TotalFina ha proposto altresì di rinunciare alla sua partecipazione diretta del 6,54% nel capitale di SES, che, dopo la cessione delle quote detenute in CPA, avrebbe costituito una partecipazione residua. Attuando tali misure, TotalFina/Elf perde il controllo che poteva esercitare sulle fonti di approvvigionamento e rende disponibili delle capacità nei depositi di distribuzione, che dovrebbero permettere ai clienti di rifornirsi in modo autonomo rispetto all'offerta dei raffinatori.
327. Nella regione Nord, in cui TotalFina/Elf ha il controllo dell'unica raffineria esistente, l'entità congiunta rinuncia al controllo sull'oleodotto DMM e su un deposito di distribuzione ad esso collegato. La vendita delle partecipazioni detenute in CPA permette di eliminare i diritti di prelazione della nuova entità su delle capacità di stoccaggio nel deposito di importazione situato a Dunkerque. Tale cessione porta inoltre ad eliminare qualsiasi possibile influenza sulla gestione di CPA in tale deposito. Questi impegni consentono quindi, nuovamente, il ricorso ad approvvigionamenti indipendenti da TotalFina/Elf e il ripristino di una concorrenza effettiva.
328. Nella regione Ovest e Centro, TotalFina propone di cedere il 51% di un deposito d'importazione situato a Lorient, in Bretagna, e di lasciare il controllo del deposito d'importazione di Donges (regione di Nantes), e dell'oleodotto DMM ad esso collegato. TotalFina/Elf possiederà la sola raffineria della regione (a Donges), ma non controllerà le fonti alternative di approvvigionamento. Saranno così ripristinate le condizioni per l'esistenza di un'effettiva concorrenza
329. Nella zona Normandia-Regione parigina, TotalFina rinuncerà al controllo sul deposito d'importazione di CIM a Le Havre nonché, con la cessione della partecipazione in CPA, ai suoi diritti di prelazione su capacità di stoccaggio nel deposito di importazione di Rouen. Tale cessione porta altresì a eliminare qualsiasi possibile influenza sulla gestione di CPA in tale deposito. TotalFina/Elf perde inoltre il controllo del sistema d'oleodotti Trapil. TotalFina si è inoltre impegnata a vendere un deposito di distribuzione situato nel nord della Regione parigina, e i suoi impegni di vendita delle partecipazioni in CIM e SFDM porteranno alla perdita del controllo sui tre depositi di distribuzione (CIM Coignière, CIM Grigny e SFDM La Ferté Allais) situati nel sud della Regione parigina. Tali dismissioni permetteranno ai clienti del mercato extrarete di approvvigionarsi senza dover dipendere da TotalFina/Elf o dagli altri raffinatori, e garantiranno il mantenimento di depositi di distribuzione accessibili e non controllati dalla nuova entità.
330. Il ritiro di amministratori, previsto dagli impegni, deriva, ad eccezione del posto liberato in EPL (Lione), dalla vendita dell'insieme delle partecipazioni in una data società (come CPA), o dalla perdita del controllo di altre entità (SPMR, Trapil, CIM, SFDM, Lorient, DP Fos). La vendita della quota in EPL è accompagnata solo dalla perdita concomitante di capacità di stoccaggio, ma non da una perdita di controllo sul deposito. L'impegno di lasciare un posto nel consiglio d'amministrazione non toglie a TotalFina/Elf tale controllo, poiché l'impresa conserverebbe la maggioranza in

assemblea generale. La Commissione prende quindi atto dell'intenzione di TotalFina/Elf di lasciare un posto nel consiglio d'amministrazione di EPL, senza tuttavia considerare tale intenzione una condizione per la dichiarazione di compatibilità dell'operazione notificata col mercato comune.

331. Per quanto riguarda i mercati della messa a disposizione di capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione collegati a mezzi di trasporto di grossa portata, gli impegni presentati da TotalFina eliminano completamente le sovrapposizioni di attività, e permetteranno il ripristino di una concorrenza effettiva.
332. Quanto ai mercati del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto, gli impegni proposti eliminano interamente le sovrapposizioni d'attività (vendita della partecipazione di Elf in SFDM, della partecipazione di Elf nella società Trapil, e della partecipazione di Elf, e di una parte della partecipazione di TotalFina in SPMR). Tali misure permetteranno il ripristino di una concorrenza effettiva.
333. L'indagine di mercato svolta dalla Commissione ha confermato che le misure proposte porteranno al ristabilimento di una concorrenza effettiva e duratura sul mercato extrarete, su quello della messa a disposizione di capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione collegati a mezzi di trasporto di grossa portata, e su quello del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto. Alcune parti terze interrogate hanno menzionato l'entità dei diritti di stoccaggio detenuti da TotalFina ed Elf in alcune determinate zone geografiche, in particolare per quanto riguarda il gasolio per uso domestico in certe parti della Bretagna, e l'assenza di effetti che gli impegni presentati avranno su tali posizioni. Le misure proposte rendono tuttavia disponibili capacità di stoccaggio nei depositi d'importazione o di distribuzione sufficienti da permettere ai clienti di approvvigionarsi indipendentemente dai raffinatori francesi (in particolare dalla nuova impresa).

2. VENDITA DI CARBURANTI IN AUTOSTRADA

2.1. Descrizione

334. TotalFina si impegna a cedere 70 stazioni di servizio situate sulle autostrade appartenenti al mercato rilevante definito nella presente decisione. Tali stazioni sono indicate nominativamente e comprendono 35 aree di marca Elf, 27 di marca Total e 8 di marca Fina. La scelta delle stazioni tiene conto dei problemi indicati al punto 219 della presente decisione.
335. Nell'ipotesi in cui la cessione di certe stazioni autostradali non possa avere luogo come previsto, a causa di un rifiuto d'autorizzazione da parte del concessionario dell'autostrada [...]*, la parte notificante si è impegnata a vendere a un altro acquirente, o a cedere un'altra stazione autostradale. In quest'ultimo caso la parte notificante dovrà proporre alla Commissione una stazione di natura equivalente (in termini di vendita, ubicazione geografica, scadenza della concessione o della subconcessione). In tutti i casi, la Commissione dovrà dare il proprio accordo e la parte notificante si è impegnata a consultare le autorità francesi garanti della concorrenza.

2.2. Analisi

336. Con l'operazione notificata Elf avrebbe conferito al nuovo gruppo 77 stazioni di servizio sul mercato rilevante. La sovrapposizione è quindi praticamente eliminata, e ciò vale anche in termini di volume complessivo di vendite.
337. Per quanto riguarda la possibilità di sostituire una stazione autostradale a un'altra, o un'offerta a un'altra in caso di rifiuto da parte di un terzo, quanto disposto da TotalFina dovrebbe permettere di dare pieno effetto alle misure proposte. La Commissione prende atto dell'intenzione della parte notificante - prevista al punto 37(h) degli impegni, secondo capoverso, ultima frase -, di consultare le autorità francesi qualora si verificasse un tale caso.
338. L'indagine di mercato ha confermato che - a condizione che gli acquirenti delle stazioni cedute beneficino di capacità d'approvvigionamento indipendenti - le misure proposte consentirebbero di ristabilire la concorrenza sul mercato della vendita di carburanti in autostrada. Alcune società consultate hanno dichiarato che tali dismissioni non sarebbero sufficienti. Una di tali imprese basa questa considerazione su una definizione di mercato estesa anche a stazioni di servizio non incluse nel mercato rilevante individuato dalla Commissione: non si potrà pertanto tenere conto di tali osservazioni. Altre parti terze hanno sostenuto che TotalFina ed Elf propongono specifiche carte d'acquisto sulle loro reti di stazioni di servizio, e che una parte consistente della clientela resterebbe fedele a TotalFina/Elf, amputando considerevolmente le vendite realizzate nelle stazioni di servizio cedute e aumentando in egual misura il potere di mercato dell'entità congiunta. TotalFina ha informato la Commissione che la proporzione di vendite realizzate con le carte d'acquisto ammonta al [...] * circa. Per rispondere al timore espresso dai terzi, di vedere scomparire una parte delle vendite, la parte notificante si è impegnata a offrire ai cessionari la possibilità di accettare le sue carte per un periodo di tre anni. Tale offerta vale solo nel caso in cui il cessionario non disponga di carte proprie. La Commissione ritiene che l'impegno proposto da TotalFina in merito a tale aspetto permetterà agli acquirenti delle stazioni di servizio cedute di mantenere il livello di vendite, e darà loro tempo sufficiente per adottare strategie proprie di acquisizione e mantenimento della clientela.

3. VENDITA DI CARBURANTI PER AVIOGETTI

3.1. Descrizione

339. TotalFina si impegna a cedere la partecipazione del 50% detenuta da Elf nel GAT ("Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac"), e la partecipazione del 50% detenuta da Elf in GALYS ("Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas").

3.2. Analisi

340. L'impegno proposto elimina interamente la sovrapposizione delle attività di Elf e di TotalFina sui due mercati rilevanti. L'indagine di mercato ha confermato che l'apertura dei due pool a una parte terza è sufficiente perché tale parte possa esercitare immediatamente una concorrenza effettiva sul mercato interessato.

4. GAS DI PETROLIO LIQUEFATTO

4.1. Descrizione

341. Le soluzioni proposte in un primo tempo da TotalFina consistevano nel: (i) interrompere i legami strutturali con due concorrenti ([...]^{*}); (ii) rendere disponibili depositi di importazione di GPL attraverso la vendita di partecipazioni o di diritti di stoccaggio in quelli di Norgal a Le Havre, di Geogaz nel sud e di Cobogal a Bordeaux, e attraverso la vendita di altri elementi logistici (quattro centri di imbottigliamento rispettivamente nel sud e nell'ovest della Francia); (iii) cedere esercizi commerciali e la logistica ad essi associata nel settore del prodotto sfuso in piccole quantità, per la metà sud della Francia.
342. L'indagine di mercato relativa a tali proposte ha dato risultati negativi quanto alla possibilità di ripristino immediato di una concorrenza duratura ed effettiva. In primo luogo, è emersa incertezza in merito alla capacità giuridica di TotalFina di proporre la vendita di diritti di stoccaggio nel deposito di Norgal invece di una partecipazione. In secondo luogo, nessuna delle partecipazioni proposte era di entità tale da permettere approvvigionamenti autonomi e convenienti ricorrendo a navi di grossa stazza. In terzo luogo, l'insieme dei volumi potenzialmente resi disponibili bastavano appena a soddisfare il fabbisogno degli esercizi commerciali ceduti nel settore del prodotto sfuso in piccole quantità, [...]^{*}. In quarto luogo, per quanto riguarda la vendita di GPL in bombole, la proposta della parte notificante non offriva alcuno sbocco, e la maggior parte di queste vendite sono realizzate presso le GMD, che presentano ingenti costi di approvvigionamento. In quinto luogo, [...]^{*}. Non è infine certo che gli esercizi commerciali nel settore del prodotto sfuso in piccole quantità proposti per la cessione possano disporre di tutto il sostegno logistico di cui beneficiavano in seno al gruppo Elf.
343. In risposta all'indagine di mercato, TotalFina ha proposto degli impegni modificati, che consistevano essenzialmente nell'aumentare le capacità d'importazione cedute. Tali capacità diventavano allora consistenti, ma ciò non risolveva gli altri problemi sollevati riguardanti il GPL in bombole, [...]^{*}, e il mercato del prodotto sfuso in piccole quantità. Gli impegni modificati avrebbero portato al massimo a rendere meno dipendenti i concorrenti attuali, e a diminuire gli ostacoli all'accesso per i concorrenti potenziali. Data la struttura molto concentrata dei mercati rilevanti, sarebbe nell'interesse dei concorrenti già esistenti conformarsi ad un aumento di prezzi introdotto da TotalFina/Elf piuttosto che cercare di aumentare le loro quote di mercato. Poiché l'arrivo di nuovi concorrenti sul mercato è molto aleatorio, le modifiche proposte non avrebbero potuto ristabilire delle condizioni di concorrenza effettiva e duratura. Le incertezze riguardo agli effetti delle soluzioni presentate erano inoltre aggravate dalla dispersione delle cessioni proposte, che non potevano garantire un effetto analogo a quello di una cessione globale, e avrebbero probabilmente portato all'emergere di entità dipendenti dall'uno o dall'altro operatore già presente sul mercato.
344. In risposta ai seri dubbi espressi dalla Commissione in merito agli impegni modificati, la parte notificante ha ritirato la sua offerta precedente e ha proposto di dismettere le attività di Elf nel settore del GPL in Francia. Tali attività sono essenzialmente raggruppate nella società Elf Antargaz, ma includono anche cespiti detenuti da altre entità del gruppo Elf. Certe attività detenute da Elf Antargaz e non legate alle attività GPL in Francia resteranno all'entità congiunta. Infine, le caverne di Donges e di Lacq

collegate alla raffineria di Donges e al giacimento di gas di Lacq resteranno all'impresa congiunta. Parallelamente a tale cessione, la parte notificante si impegna a mantenere gli approvvigionamenti in comune dei depositi d'importazione di Norgal e Cobogal, e a continuare ad approvvigionare, in modo non esclusivo e per un periodo di [...]*, l'entità dismessa. Infine, nella sua qualità di azionista di minoranza di Vitogaz, TotalFina si impegna a non impedire che tale impresa si proponga come acquirente di Elf Antargaz. In caso in cui una tale offerta andasse in porto, TotalFina/Elf si impegna a vendere la sua partecipazione in Vitogaz.

4.2. Analisi

345. Poiché presentata tardivamente, questa proposta non ha potuto essere oggetto di un test di mercato. Tuttavia, vista la sua portata, e date le caratteristiche di autonomia di Elf Antargaz, non si può ragionevolmente dubitare del fatto che tale impegno permetterà di ristabilire immediatamente una concorrenza effettiva e duratura. Elf Antargaz ha una presenza consistente in ciascuno dei tre settori d'uso del GPL: in bombola, sfuso in piccole quantità; sfuso in medie e grosse quantità. Complessivamente, anche se TotalFina/Elf vedrà probabilmente accrescersi le sue quote di mercato in seguito all'acquisizione di capacità di produzione di GPL (dalle raffinerie), e delle infrastrutture di Donges e di Lacq, il loro livello non dovrebbe superare la soglia che definisce una posizione dominante, e il numero di concorrenti sul mercato rilevante sarà preservato.

5. MODALITÀ DI APPLICAZIONE

5.1. Termini

346. I termini proposti da TotalFina/Elf per l'attuazione degli impegni sono di [...]*. Se entro tale arco di tempo l'impresa non avrà firmato un accordo irrevocabile di cessione, un fiduciario sarà incaricato di vendere le attività in questione, e entro un nuovo termine di [...]*. Il termine [...]* appare accettabile, tenuto conto della prassi della Commissione e delle peculiari caratteristiche di tali impegni, ossia il grande numero di attività da cedere e le diverse configurazioni che potrebbero assumere tali dismissioni (certi acquirenti potrebbero difatti mostrarsi interessati in "assortimenti" di attività).

5.2. Fiduciario

347. La parte notificante nominerà, con l'accordo della Commissione, un fiduciario il cui compito principale sarà quello di garantire che gli impegni siano rispettati.

5.3. Gestione separata

348. È prassi costante che la parte notificante si impegni, nel periodo fra la data della decisione della Commissione e la cessione effettiva, a gestire separatamente le attività che sono destinate ad essere cedute. Un tale impegno ha due finalità: garantire che il valore commerciale e concorrenziale delle attività in questione venga mantenuto durante tale periodo, e fare in modo che un'unione, anche temporanea, non porti a una modificazione delle condizioni di concorrenza sui mercati rilevanti.
349. Gli impegni presentati dalla parte notificante limitano al massimo gli scambi di informazioni a tutti i livelli delle attività cedute. Essi prevedono che siano adottate tutte le misure necessarie per evitare la divulgazione di informazioni riservate. Inoltre,

il personale distaccato in un'entità da cedere dovrà scegliere fra quest'ultima e TotalFina/Elf. Per quanto concerne la rappresentanza nei consigli d'amministrazione, gli impegni differiscono a seconda che le dismissioni proposte riguardino cessioni di partecipazioni in imprese o di attività integrate nell'una o nell'altra società interessata dalla concentrazione.

350. Per quanto riguarda la cessione di partecipazioni in imprese, TotalFina/Elf ritirerà gli amministratori corrispondenti alle quote da cedere, e li sostituirà con il fiduciario. Gli amministratori originari di TotalFina o di Elf, presenti *intuitu personae* nei consigli d'amministrazione in questione, daranno procura al fiduciario. Così la possibilità di influenzare le entità da dismettere o di ottenere informazioni riservate tramite il consiglio d'amministrazione sarà in pratica eliminata.
351. Occorre notare che la parte notificante conserverà i posti di presidente nelle società CIM e SFDM, nonché il posto di direttore generale di SFDM. Gli atti di politica generale e le decisioni strategiche saranno tuttavia soggetti alla previa approvazione del fiduciario, che controllerà anche gli atti di gestione corrente intrapresi dal presidente e/o dal direttore generale. Il fiduciario fungerà quindi da schermo fra le società CIM e SFDM e TotalFina/Elf.
352. Per quanto riguarda la vendita del deposito di Port la Nouvelle e delle stazioni di servizio autostradali, il fiduciario prenderà tutte le decisioni relative alla gestione commerciale delle attività da cedere nell'ambito delle strutture esistenti, mentre la parte notificante assumerà la gestione amministrativa e tecnica corrente di tali attività. Tale modalità appare proporzionata, in particolare per l'integrazione delle entità in questione nei gruppi TotalFina ed Elf.

5.4. Clausole di non sollecitazione e di non riacquisizione

353. Gli impegni proposti prevedono una clausola di non sollecitazione per [...] nei confronti della clientela dei depositi ceduti e di Elf Antargaz, e dell'insieme del personale delle entità dismesse. Tale clausola dovrebbe garantire che i cessionari siano in grado di stabilire durevolmente e in maniera effettiva le attività rilevate sui mercati interessati.
354. Gli impegni prevedono altresì una clausola di non riacquisizione di una durata di [...] per l'insieme delle attività cedute. TotalFina/Elf non potrà ridimensionare la portata dei presenti impegni riacquistando selettivamente certe attività. L'analisi degli effetti delle soluzioni proposte, in effetti, tiene necessariamente conto dell'insieme di tutti i singoli impegni, e non potrebbe separare artificialmente ciascuno degli elementi della cessione.

5.5. Qualità degli acquirenti e organizzazione delle cessioni

355. La parte notificante ha tenuto a rammentare negli impegni presentati che essa, avendo dato alla Commissione i mezzi per verificare che sia immediatamente ripristinata una concorrenza effettiva e durevole, si considera libera: (i) di cedere la totalità o una parte significativa delle attività in questione in una o più operazioni a un unico cessionario; (ii) di procedere a scambi con attività simili o meno, situate al di fuori della Francia.
356. La Commissione prende atto di questa intenzione della parte notificante, espressa ai punti 9, 10, e 37 (f), secondo e terzo capoverso, del testo degli impegni.

357. Gran parte dei terzi interrogati hanno emesso riserve sulla discrezionalità adottata da TotalFina nei suoi impegni. Tali parti terze temono in particolare che un nuovo operatore che acceda al mercato tramite uno scambio di attività con TotalFina/Elf possa avere scarsi incentivi a fare concorrenza all'entità congiunta, per la molteplicità dei contatti su mercati distinti o per interessi in comune. Alcune parti terze hanno inoltre spiegato che, per quanto riguarda gli impegni relativi al mercato extrarete e della logistica petrolifera, una cessione in blocco di tutte le attività o di una loro parte significativa a uno stesso acquirente non porterebbe all'auspicata apertura del mercato come contropartita della capacità congiunta di raffinazione della nuova entità.
358. La Commissione terrà conto di tali timori in ciascuna fase dell'attuazione degli impegni.
359. Come emerge dall'analisi sviluppata nella presente decisione, TotalFina/Elf e i suoi concorrenti raffinatori (Shell, BP, Amoco e Exxon/Mobil) hanno interessi in comune sui mercati extrarete, in particolare di fronte alla concorrenza dei rivenditori non raffinatori (essenzialmente la grande distribuzione). In tali condizioni, se uno o più di questi operatori dovesse essere scelto dalla parte notificante o dal fiduciario come acquirente delle attività da dismettere sui mercati extrarete, della messa a disposizione di capacità di stoccaggio in depositi di importazione collegati a mezzi di trasporto di grossa portata, e del trasporto di prodotti raffinati via oleodotto, la Commissione terrebbe conto di questi elementi nella valutazione della proposta presentata. Le eventuali candidature di altri raffinatori dovranno inoltre essere valutate alla luce dell'analisi di cui sopra e, all'occorrenza, dei contatti che tali raffinatori potrebbero avere con TotalFina/Elf su altri mercati.
360. Analogamente, la Commissione terrà conto della natura già estremamente concentrata del mercato della vendita di carburanti su autostrada, e della sua struttura oligopolistica propizia all'instaurazione di una posizione dominante congiunta, qualora la parte notificante o il fiduciario dovessero proporre BP Amoco, Shell o Exxon/Mobil come acquirenti delle stazioni di servizio autostradali. L'osservazione relativa alle candidature di altri raffinatori, di cui al punto precedente, è applicabile anche per questo mercato.
361. In linea generale, la parte notificante si è impegnata a non vendere le attività da dismettere a un'entità in cui essa avrà un'influenza significativa. Tale clausola dovrebbe permettere una completa indipendenza degli acquirenti.

VIII. CONCLUSIONI

362. Gli impegni proposti dalla parte notificante risultano di natura tale da consentire il ripristino immediato di una concorrenza effettiva e duratura sui mercati rilevanti. La maggior parte degli impegni devono anche essere considerati necessari a questo effetto. Pertanto, a parte gli aspetti di cui la Commissione si limita a prendere atto (ritiro di un amministratore da EPL Lione - punto 27 (g); modalità di cessione delle attività - punti 9, 10 e 37 (f), secondo e terzo capoverso; consultazione delle autorità francesi in caso di sostituzione di un'offerta o di una stazione di servizio autostradale - punto 37 (h) degli impegni), il rispetto dell'insieme degli impegni presentati alla Commissione è una condizione necessaria per la compatibilità del progetto di concentrazione con il mercato comune.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'operazione notificata di concentrazione fra TotalFina ed Elf Aquitaine è dichiarata compatibile con il mercato comune e con il funzionamento dell'accordo SEE a condizione che siano pienamente rispettati gli impegni di cui all'allegato della presente decisione , ad esclusione delle disposizioni di cui ai punti 9, 10, 27 lettera g), 37 lettera f), secondo e terzo capoverso, e 37 lettera h), secondo capoverso, ultima frase.

Articolo 2

TotalFina
F- 92069 Paris La Défense Cedex

è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 9 febbraio 2000

Per la Commissione

Mario MONTI
Membro della Commissione

IMPEGNI PROPOSTI DA TOTALFINA

I. MODALITÀ COMUNI D'ATTUAZIONE DEGLI IMPEGNI

Qualità del cessionario

1. Al fine di garantire una concorrenza effettiva sui mercati interessati, la parte notificante s'impegna a cedere gli attivi oggetto dei presenti impegni (in appresso, gli Attivi) ad uno o più cessionari che soddisfino le seguenti condizioni:

(a) i gruppi TotalFina ed Elf non dovranno avere interessi materiali diretti o indiretti nelle attività del o dei cessionari.

Tale disposizione, tuttavia, non osta a che le società nelle quali TotalFina o Elf detengono interessi materiali che la parte notificante s'impegna a cedere integralmente a norma dei presenti impegni di cessione, possono presentarsi come candidate all'acquisizione della totalità o di parte degli Attivi.

A tal fine, la parte notificante s'impegna a non ostacolare direttamente o indirettamente la candidatura di tali società, o l'eventuale adozione da parte loro delle misure necessarie a tali acquisizioni;

(b) il o i cessionari dovranno essere validi operatori, già presenti sui mercati in esame o con prospettive di diventarlo in futuro, in grado di mantenere o sviluppare una concorrenza effettiva;

(c) il o i cessionari saranno in possesso, o saranno ragionevolmente in grado di ottenere tutte le autorizzazioni necessarie all'acquisto ed alla gestione degli Attivi.

2. La parte notificante presenterà alla Commissione, il più rapidamente possibile:

(a) il o i progetti di documenti informativi relativi alla cessione di ciascuna categoria d'Attivi (depositi di prodotti raffinati; partecipazioni negli oleodotti; stazioni di servizio autostradali; attività del settore GPL) destinati ad essere ceduti ad eventuali acquirenti,

(b) l'elenco dei potenziali acquirenti che la parte notificante intende contattare.

Qualora la Commissione non si pronunci in merito a tali documenti entro un termine di cinque (5) giorni lavorativi a decorrere dalla data della loro consegna, i documenti stessi sono considerati accolti dalla Commissione.

3. Fatta salva la previa approvazione da parte della Commissione dei cessionari e delle specifiche modalità, descritte in appresso, relative alle attività di stoccaggio e di trasporto di prodotti raffinati ed alle stazioni di servizio autostradali, il o i cessionari della totalità o di una parte degli Attivi potranno essere:

(a) operatori stabiliti al di fuori della Francia, che esercitano o detengono interessi sostanziali nelle attività petrolifere (produzione, raffinazione, stoccaggio, commercializzazione) o, più in generale, nel settore dell'energia, oppure operatori finanziari,

- (b) operatori stabiliti in Francia, che hanno lo statuto di depositari autorizzati, oppure operatori finanziari.
4. La scelta del o dei cessionari deve essere previamente approvata dalla Commissione. La domanda d'approvazione del o dei cessionari deve includere le informazioni necessarie alla Commissione per valutare se il o i candidati cessionari soddisfano le condizioni citate al precedente punto uno. La Commissione informerà la parte notificante dell'approvazione - o del rigetto - del o dei candidati cessionari proposti, entro un termine di dieci (10) giorni lavorativi a decorrere dalla data di ricezione della domanda d'approvazione. L'assenza di risposta da parte della Commissione entro tale termine di dieci (10) giorni sarà considerata come una circostanza eccezionale a norma del punto 6.

Termine

5. La parte notificante s'impegna a concludere accordi irrevocabili di cessione degli Attivi entro un termine di [...] * a decorrere dalla data di ricezione della decisione che autorizza la concentrazione a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 4064/89 (in appresso, il Primo Termine). La cessione effettiva degli Attivi deve essere attuata entro un termine massimo di [...] * a decorrere dalla conclusione dell'accordo di cessione (in appresso, il Secondo Termine).
6. Nell'ipotesi di circostanze eccezionali che abbiano impedito la conclusione dell'accordo di cessione o la cessione effettiva, rispettivamente durante il Primo od il Secondo Termine sopra citati, il termine in questione può essere prorogato, a discrezione della Commissione, su richiesta debitamente motivata della parte notificante.
7. La richiesta di proroga del Primo Termine deve essere presentata alla Commissione al più tardi alla scadenza del [...] * di tale Primo Termine. La richiesta di proroga del Secondo Termine deve essere presentata al più tardi alla scadenza del [...] * di tale Secondo Termine. La Commissione si pronuncerà sulla domanda di proroga entro un termine massimo d'otto (8) giorni a decorrere dalla data della sua presentazione, senza che l'assenza di risposta da parte della Commissione alla scadenza di tale termine d'otto (8) giorni possa essere considerata una tacita accettazione della richiesta di proroga.

Cessione degli Attivi

A condizione di aver fornito alla Commissione gli strumenti atti ad accertare che la cessione è di natura tale da ripristinare immediatamente una concorrenza effettiva e durevole:

8. La parte notificante è libera di procedere alla vendita degli Attivi alle condizioni e secondo le modalità di sua scelta.
9. La parte notificante si riserva di cedere la totalità o una parte significativa degli Attivi, in una o più operazioni, ad un unico cessionario.
10. La parte notificante si riserva, inoltre, la facoltà d'effettuare cessioni d'Attivi sotto forma di scambi di attivi della stessa natura, oppure di natura differente, al di fuori dei confini della Francia.

11. La parte notificante s'impegna, inoltre, a non recuperare il controllo degli Attivi prima della scadenza di un termine di [...] a decorrere dalla cessione degli Attivi interessati.

Oggetto della cessione

12. Fatte salve le indicazioni complementari che figurano al punto seguente 37, lettera b), in merito a taluni Attivi particolari (stazioni di servizio autostradali), gli Attivi (diversi dalle partecipazioni nelle società citate ai punti 26, dalla lettera a) alla lettera d) e dalla lettera f) alla lettera h); 31, dalla lettera a) alla lettera c); 38 e 40, lettere c) e d)), saranno ceduti come entità operative autonome. Gli Attivi includeranno, a tal fine, le attività materiali (terreni, edifici ed altre costruzioni, mobili) ed immateriali (clientela, basi dati informatiche, contratti, autorizzazioni e permessi) necessarie alla gestione degli Attivi in questione e tali da consentire al cessionario l'esercizio di una concorrenza effettiva. Il personale direttamente impiegato negli Attivi sarà trasferito insieme ad essi, a norma delle disposizioni dell'articolo L.122-12 del Codice francese del lavoro.
13. La parte notificante informerà il cessionario della possibilità di mettere temporaneamente a sua disposizione - o di trasferire in via definitiva - i membri del personale addetto alla gestione amministrativa e/o commerciale attualmente impiegati dai gruppi TotalFina o Elf, le cui mansioni siano utili ai fini dello sfruttamento e della gestione degli Attivi ceduti al cessionario. Su richiesta del cessionario, la parte notificante s'impegna a negoziare in buona fede con il cessionario la messa a disposizione temporanea, oppure il trasferimento definitivo, di tale personale a vantaggio del cessionario.
14. La parte notificante informerà il cessionario della possibilità di stipulare con terze parti identificate i contratti di fornitura di prodotti o di servizi la cui conclusione è necessaria alla gestione degli Attivi. La parte notificante s'impegna, su richiesta del cessionario e previo accordo dei terzi fornitori, a garantire il trasferimento a favore del cessionario dei contratti di fornitura di prodotti e/o servizi conclusi dai Gruppi TotalFina e Elf con tali terzi fornitori e applicabili agli Attivi ceduti.
15. La parte notificante s'impegna a non sollecitare il personale trasferito con gli Attivi ceduti per un periodo di [...] a decorrere dalla cessione degli Attivi interessati. Inoltre, essa farà del suo meglio per incitare tale personale a non presentare le dimissioni sino alla data del trasferimento.

Mantenimento, sino alla realizzazione della cessione, delle condizioni di concorrenza e del valore degli Attivi

16. La parte notificante s'impegna a mantenere integro il valore economico e concorrenziale degli Attivi sino alla data di cessione effettiva, conformemente alle buone pratiche commerciali e nella misura corrispondente ai mezzi di cui dispone in base ai presenti impegni.

In particolare, la parte notificante s'impegna, sino alla data di cessione degli Attivi, a non compiere di propria iniziativa nessun atto suscettibile di incidere in maniera significativa sul valore economico, la gestione o la competitività di tali Attivi.

D'altra parte, la parte notificante s'impegna, sino alla data di cessione degli Attivi, a non compiere di propria iniziativa nessun atto suscettibile di modificare la natura o la

portata del settore d'attività di tali Attivi, la strategia industriale o commerciale, oppure la politica d'investimento relativa agli Attivi in questione.

Inoltre, la parte notificante s'impegna a adottare le misure necessarie per evitare la divulgazione d'informazioni riservate relative agli Attivi detenuti dai gruppi TotalFina e Elf, oppure da terzi, ad eccezione di quelle necessarie alla cessione di tali Attivi alle migliori condizioni, conformemente ai presenti impegni.

Per quanto riguarda il personale dei gruppi TotalFina e Elf distaccato presso gli Attivi, la parte notificante s'impegna, entro [...] a decorrere dalla data di ricezione della decisione che autorizza la concentrazione, ad invitare i membri interessati del personale a scegliere tra la possibilità di dimettersi dall'incarico ricoperto nei gruppi TotalFina o Elf, con l'obbligo a carico di questi ultimi di fare del loro meglio ai fini della loro assunzione in seno agli Attivi interessati, oppure di reintegrare il gruppo TotalFina o Elf, con l'obbligo, in tal caso, a carico di questi ultimi di fare del loro meglio per sostituire tale personale con altre persone indipendenti dal gruppo TotalFina e dal gruppo Elf.

Se la parte notificante ritiene che esistono esigenze connesse al mantenimento della redditività e competitività degli Attivi, essa contatterà la Commissione al fine di ottenere una proroga del termine sopra citato di [...]. Se la Commissione non risponde entro gli otto (8) giorni successivi alla presentazione della richiesta di proroga debitamente motivata e giustificata, essa è considerata accettata.

La parte notificante fornirà al fiduciario citato al seguente punto 20 tutti gli strumenti e le informazioni da lei ritenuti necessari per consentirgli di prendere conoscenza della gestione corrente degli Attivi.

Fiduciario

17. Entro otto giorni a decorrere dalla data di ricezione della decisione che autorizza l'operazione di concentrazione a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 4064/89, la parte notificante comunicherà i nominativi di tre fiduciari alla Commissione, nonché un progetto di mandato conforme alle disposizioni dei presenti impegni, nel quale saranno descritti dettagliatamente la portata del mandato, le responsabilità del fiduciario e le modalità scelte per la sua remunerazione (senza, tuttavia, precisarne l'ammontare).
18. La Commissione si pronuncerà sulla proposta del fiduciario e sul progetto di mandato entro otto (8) giorni dalla data di ricezione.

La Commissione ha facoltà, entro tale termine, d'approvare o respingere uno, due o i tre fiduciari proposti. Qualora la Commissione approvi solamente uno dei tre fiduciari proposti, la parte notificante nominerà fiduciario quest'ultimo. Qualora la Commissione approvi più di un nominativo, la parte notificante sarà libera di nominare il fiduciario, scegliendolo tra quelli approvati. Nel caso di rigetto da parte della Commissione di tutti i nominativi proposti, spetterà a quest'ultima scegliere un fiduciario, che sarà nominato dalla parte notificante.

Su richiesta della Commissione, la parte notificante modificherà il progetto di mandato.

19. Se la Commissione non si pronuncia entro un termine di otto (8) giorni a decorrere dalla ricezione della proposta della parte notificante, la proposta relativa ai nominativi dei tre fiduciari ed al progetto di mandato è considerata accettata.
20. Il fiduciario sarà nominato dalla parte notificante entro cinque (5) giorni lavorativi successivi all'approvazione della Commissione. La remunerazione del fiduciario sarà da lui concordata insieme alla parte notificante. Una copia del mandato affidato al fiduciario sarà comunicata alla Commissione.

Dopo la firma del mandato, la parte notificante ha l'obbligo di non apportarvi alcuna modifica senza la previa autorizzazione della Commissione. Su richiesta del fiduciario, la Commissione può esigere la modifica del mandato, qualora esso non consenta al fiduciario di esercitare pienamente il mandato affidatogli.

21. Il mandato del fiduciario include i seguenti compiti:
 - (a) accertare che la parte notificante mantenga la redditività e negoziabilità degli Attivi e la loro gestione e commerciabilità nelle condizioni normali d'esercizio, secondo la pratica commerciale anteriore, sino alla data di cessione effettiva degli Attivi;
 - (b) fare regolarmente rapporto alla Commissione sullo stato d'attuazione degli impegni citati in appresso e sull'esecuzione della missione del fiduciario. A tal fine, il fiduciario redige e comunica alla Commissione una relazione riservata ogni quattro (4) settimane, entro i cinque (5) giorni lavorativi a decorrere dalla fine di ogni intervallo, oppure ogni volta che gliene è fatta richiesta.

Tale relazione fa riferimento, in particolare, ai punti seguenti:

- (i) confermare che gli Attivi sono gestiti in maniera tale da conservare il loro pieno valore economico e concorrenziale, a norma del seguente punto 21, lettera a);
- (ii) indicare le misure adottate per l'attuazione degli impegni, la reazione dei terzi contattati (potenziali cessionari, terzi in possesso d'un diritto d'approvazione e/o di prelazione, partner sociali ed autorità amministrative) e lo stato di formalizzazione delle misure di cessione;
e
- (iii) identificare, eventualmente, gli elementi del mandato che il fiduciario non è stato in grado di realizzare ed i motivi che giustificano la non esecuzione del mandato sotto quest'aspetto.

Una versione non riservata della relazione inviata dal fiduciario alla Commissione sarà comunicata alla parte notificante;

- (c) Per quanto riguarda le partecipazioni nel capitale delle società, citate in appresso ai punti 26, dalla lettera a) alla lettera d) e dalla lettera f) alla lettera h); 31, dalla lettera a) alla lettera c); 38 e 40, lettere c) e d) e 41, che la parte notificante s'impegna a cedere, nonché i posti di membro del consiglio di amministrazione che la parte notificante s'impegna a lasciare liberi:

- (i) esercitare, nel rispetto delle condizioni indicate in appresso, sino alla data della cessione effettiva delle partecipazioni, i diritti di voto corrispondenti alle partecipazioni da cedere e subentrare alle persone fisiche che occupano i posti da lasciare liberi, oppure ottenere da loro una procura (ad eccezione dei posti di Presidente del Consiglio d'amministrazione della CIM e della SFDM, come indicato al punto seguente 21, lettera c), (v), restando inteso che un posto d'amministratore della SFDM da lasciare libero non potrà essere occupato dal fiduciario né essere oggetto di procura al fiduciario stesso e che, in tal caso, l'amministratore in questione darà, conformemente alle istruzioni fornite dal fiduciario, una procura al Presidente della SFDM;
- (ii) esercitare i poteri conferiti alle persone alle quali è subentrato o che gli hanno dato una procura a norma del precedente punto 21, lettera c), (i). Nell'esercizio di tale mandato in questioni attinenti a vendite importanti d'attività, alla distribuzione di dividendi, allo scioglimento della società, all'emissione di nuove azioni, all'aumento o alla diminuzione del capitale, il fiduciario garantirà la tutela degli interessi finanziari della parte notificante e consulterà la parte notificante in merito a tali questioni, senza trasmetterle informazioni riservate, a condizione che ciò non pregiudichi l'obbligo principale di accertarsi che la società in questione sia mantenuta come un'entità redditizia;
- (iii) qualora il fiduciario lo ritenga utile, chiedere al gruppo TotalFina oppure al gruppo Elf, detentore della partecipazione da cedere, e/o alle persone che occupano un posto d'amministratore da liberare a norma dei presenti impegni, d'assistere di persona all'integralità o ad una parte dell'Assemblea generale o della riunione del Consiglio d'amministrazione e, se del caso, di esercitare di persona in tale occasione i poteri loro conferiti, a condizione di astenersi dal comunicare informazioni riservate sulla società in questione al gruppo TotalFina o al gruppo Elf, ferma restando la clausola in appresso;
- (iv) in ogni caso, quando l'Assemblea generale o il Consiglio d'amministrazione dovranno pronunciarsi in merito a cessioni d'azioni tra azionisti, o sull'approvazione di un nuovo azionista, il gruppo TotalFina o il gruppo Elf, a seconda del caso, oppure gli amministratori che li rappresentano, avranno il diritto di fornire istruzioni al fiduciario circa la posizione da adottare su tali questioni, oppure di partecipare essi stessi all'Assemblea generale o alla riunione del Consiglio d'amministrazione in cui tale questione è iscritta all'ordine del giorno, nonché di partecipare alla votazione relativa a tale punto alle condizioni stabilite dallo statuto della società in questione;
- (v) per quanto riguarda le società CIM e SFDM nelle quali la parte notificante occupa la Presidenza del Consiglio d'amministrazione (CIM e SFDM) ed il posto di Direttore generale (SFDM), approvare in via preliminare le misure di politica generale e le decisioni strategiche, nonché controllare le misure di gestione corrente adottate dal Presidente e/o dal Direttore generale delle società in questione, allo

scopo di garantire che gli Attivi relativi a tali società siano gestiti in modo da mantenere il loro pieno valore economico e concorrenziale, evitando di comunicare informazioni riservate alla parte notificante;

- (d) per quanto riguarda gli Attivi diversi dalle partecipazioni nelle società citate ai punti 26, lettera e), 36 e 40, lettera a),
- (i) adottare tutte le decisioni relative all'attività commerciale degli Attivi da cedere nel quadro delle attuali strutture di gestione sino alla data di cessione effettiva degli Attivi in questione, restando inteso che la parte notificante continuerà a farsi carico della gestione corrente amministrativa e tecnica di tali Attivi (come il versamento delle remunerazioni al personale direttamente impiegato in tali Attivi, le ispezioni tecniche regolari, ecc.) conformemente alla pratica commerciale anteriore, sotto la supervisione del fiduciario;
 - (ii) accertarsi che gli Attivi in questione sono gestiti in condizioni normali d'esercizio, conformemente alla pratica commerciale anteriore, sino alla data della loro effettiva cessione;
 - (iii) accertarsi che siano state adottate misure adeguate per evitare che informazioni sensibili sotto il profilo della concorrenza connesse agli Attivi in questione siano comunicate alla parte notificante, ad eccezione delle informazioni necessarie alla cessione di tali Attivi alle migliori condizioni possibili, in conformità ai presenti impegni;
 - (iv) in maniera generale, garantire il mantenimento del pieno valore economico e concorrenziale degli Attivi da cedere ed adottare tutte le misure utili a tal fine;
- e,
- (e) in maniera generale, controllare che la parte notificante realizzi in modo soddisfacente i presenti impegni.

22. Qualora la parte notificante non abbia dato esecuzione agli impegni entro i termini stabiliti ai precedenti punti da 5 a 7, il fiduciario avrà il mandato di condurre i negoziati con i terzi interessati al fine di cedere in buona fede gli attivi, al miglior prezzo possibile, ad un cessionario approvato dalla Commissione. Gli impegni relativi alla cessione dovranno essere conclusi entro un termine massimo di [...]*, eventualmente prorogabile a norma delle disposizioni di cui ai punti precedenti 6 e 7.
23. Qualora la parte notificante non rispetti in modo sostanziale i suoi impegni, la Commissione avrà facoltà di completare il mandato assegnato al fiduciario, allo scopo di dargli tutte le possibilità di far rispettare gli impegni stessi.
24. La parte notificante s'impegna a fornire al fiduciario tutta l'assistenza ragionevolmente possibile, nonché tutte le informazioni che egli reputi necessarie per l'assolvimento del suo mandato, come sopra descritto. La parte notificante metterà uno o più uffici a disposizione del fiduciario, nei propri locali o in quelli delle entità oggetto dei presenti impegni. La parte notificante organizzerà regolarmente riunioni, ad un ritmo concordato con il fiduciario, al fine di fornirgli tutte le informazioni, sia verbali sia sotto forma di documenti scritti, necessarie all'esercizio del suo mandato.

Su richiesta del fiduciario, la parte notificante lo autorizzerà ad accedere ai siti oggetto di cessioni.

25. Non appena il fiduciario avrà attuato i compiti assegnatigli, la parte notificante chiederà alla Commissione di poterlo esonerare dal suo mandato. La Commissione ha, tuttavia, la facoltà di esigere che il fiduciario sia nuovamente designato, qualora successivamente risulti che gli impegni non sono stati completamente realizzati.

II. CONTENUTO E MODALITÀ PARTICOLARI DI REALIZZAZIONE DEGLI IMPEGNI SUL MERCATO DELLA VENDITA DI PRODOTTI RAFFINATI EXTRARETE: LOGISTICA DEPOSITI

A. Contenuto degli impegni

26. La parte notificante si impegna a cedere:
- a) la totalità della partecipazione del 38,72% detenuta da BTT, controllata al 50% dei gruppi TotalFina e Elf, nel capitale di CPA, proprietaria o in possesso di una partecipazione nei depositi CPA Rouen (regione Normandia e Parigi e dintorni), CPA Dunkerque (regione Nord), STOCKBREST (regione Ovest), CPA Saint Priest (regione Rodano-Alpi) e SES Strasburgo;
 - b) la totalità della partecipazione del 49% detenuta dal gruppo Elf nel capitale di SFDM, società che gestisce, oltre all'oleodotto DMM, i quattro depositi seguenti: SFDM Donges, SFDM La Ferté Alais, SFDM Vatry la Chaussé sur Marne e SFDM Saint Baussant;
 - c) la totalità della partecipazione del 50% del gruppo Elf nella società CIM, proprietaria di tre depositi: CIM Le Havre, CIM Coignières e CIM Grugny;
 - d) la totalità della partecipazione diretta, ossia il 15,07%, detenuta dal gruppo Elf nel capitale della società DP Fos, nonché la totalità della partecipazione (ossia il 76,65%) detenuta dal gruppo Elf nel capitale della società Fos Import, azionista con il 10,63% della società DP Fos;
 - e) l'integralità della società del deposito di FINA Port la Nouvelle e della società del deposito di FINA Nanterre;
 - f) una partecipazione del 51% nel capitale della società del deposito FINA Lorient;
 - g) una partecipazione dell'8,76% detenuta dal gruppo Elf nel capitale della società EPL Lyon;
 - h) le partecipazioni del 6,54% detenute dal gruppo TotalFina nel capitale della società SES Strasbourg, deposito in cui TotalFina/Elf non avrà più partecipazioni.
27. La parte notificante s'impegna a liberare al più tardi nel periodo compreso tra la fine del mandato del fiduciario e la cessione effettiva dell'Attivo in causa:
- a) i tre (3) posti di amministratore detenuti dai gruppi TotalFina e Elf nel Consiglio d'amministrazione della società CPA.

- b) i tre (3) posti d'amministratore detenuti dal gruppo Elf nel Consiglio d'amministrazione della società CIM;
 - c) tre (3) dei sei (6) posti di amministratore detenuti dai gruppi TotalFina e Elf nel Consiglio d'amministrazione della società DP Fos;
 - d) i tre (3) posti di amministratore detenuti dal gruppo TotalFina nel Consiglio d'amministrazione della società del deposito FINA di Nanterre;
 - e) i tre (3) posti d'amministrazione detenuti dal gruppo TotalFina nel Consiglio d'amministrazione della società del deposito di Port la Nouvelle;
 - f) due (2) dei quattro (4) posti d'amministratore detenuti da TotalFina nel Consiglio d'amministrazione della società del deposito FINA di Lorient;
 - g) uno (1) dei sei (6) posti d'amministratore detenuti dal gruppo Elf nel Consiglio d'amministrazione di EPL.
28. La parte notificante s'impegna inoltre, per un periodo di [...] * a decorrere dalla data di liberazione dei posti d'amministratore sopracitati, a non aumentare il tasso di rappresentanza di TotalFina/Elf nei Consigli d'amministrazione in questione, quale risulta dall'attuazione degli impegni sopracitati. In caso di modifica del numero totale dei posti in seno al Consiglio d'amministrazione della società, il numero di posti detenuti da TotalFina/Elf sarà modificato nella dovuta proporzione, arrotondandolo se necessario verso l'unità inferiore, purché esso non sia inferiore a uno.
29. La parte notificante si impegna, per un periodo che decorre dalla data di ricezione della decisione che autorizza la concentrazione e scade [...] * dopo la data di cessione effettiva del deposito in questione, a non sollecitare la clientela dei depositi oggetto degli impegni sopracitati, in cui TotalFina/Elf non avrà più nessuna partecipazione a seguito dell'attuazione degli impegni sopracitati, al fine di proporle contratti di affitto o diritti di passaggio nei depositi di proprietà di TotalFina/Elf, oppure nei depositi in cui TotalFina/Elf detiene una partecipazione, e che sono situati nell'area di clientela dei depositi citati dai presenti impegni.

B. Modalità di realizzazione

30. Per quanto riguarda le modalità di realizzazione degli impegni appena menzionati, la parte notificante si riferisce alle modalità comuni descritte sopra, apportandovi le precisazioni seguenti:

- a) la parte notificante, non appena ricevuti la decisione di autorizzazione della concentrazione e l'accordo in merito al documento informativo di cui al precedente punto 2, lettera a), consulterà i vari operatori stabiliti al di fuori della Francia o in Francia suscettibili di essere interessati all'acquisizione della totalità o di una parte degli attivi in questione e fornirà loro i dati e le specifiche tecniche, ambientali, contrattuali, commerciali e finanziarie necessari alla formulazione di un'offerta.
- b) Il nome dei candidati acquirenti della totalità o di una parte degli attivi in questione sarà comunicato per approvazione alla Commissione, alle condizioni previste nelle modalità comuni e su riserva dell'esercizio dei diritti d'approvazione e di prelazione stabiliti dagli statuti di CPA, SFED, la CIM, DP Fos e Fos Import, EPL e SES.

È opportuno ricordare, per quanto concerne SFDM e la CIM, che il o gli acquirenti delle partecipazioni cedute dovranno essere approvati anche dai commissari del Governo e dalle Autorità abilitate a concedere il diritto di sfruttamento (il Governo per SFDM ed il Porto autonomo di Le Havre per la CIM).

III. CONTENUTO E MODALITÀ SPECIFICHE DI REALIZZAZIONE DEGLI IMPEGNI SUL MERCATO DELLA VENDITA DI PRODOTTI RAFFINATI EXTRARETE; OLEODOTTI DI PRODOTTI FINITI

A. Contenuto degli impegni

31. La parte notificante si impegna a cedere:

- a) la totalità della partecipazione del 26,60% del gruppo Elf, detenuta nel capitale della società TRAPIL;
- b) la totalità della partecipazione del 49% detenuta dal gruppo Elf nel capitale della società SFDM, società di gestione dell'oleodotto DMM;
- c) la totalità della partecipazione del 14,10%, detenuta dal gruppo Elf ed una partecipazione del 3,50% detenuta da TotalFina nel capitale della società SPMR.

32. La parte notificante si impegna:

- a) a proporre al GIE Groupement Pétrolier de Strasbourg (GPS), entro [...] * dalla ricezione della decisione che autorizza la concentrazione, di offrire immediatamente un passaggio nei condotti di proprietà di GPS, che collegano l'ODC all'SPLS, a tutti gli operatori presenti nella zona (SES, Bolloré, Propétrol) che ne facciano domanda, nei limiti offerti dal potenziale di tali condotti, nonché a votare a favore di tale proposta, restando inteso che la risoluzione di eventuali controversie sull'utilizzazione delle capacità offerte dai condotti del GPS sarà di competenza di un esperto designato di comune

accordo dalle parti in causa e, in assenza di tale designazione, del Tribunale di Commercio di Strasburgo;

- b) a proporre in parallelo alla società SPLS di realizzare i lavori necessari all'eliminazione delle strozzature di SPLS il più rapidamente possibile, a spese di SPLS, per consentire agli operatori sopracitati presenti nella zona di trasportare i loro prodotti con origine e destinazione dell'ODC senza dover utilizzare i contenitori del GPS, e a votare a favore di tale proposta; e
 - c) ad effettuare sul sito del GPS, appena conclusi i lavori di eliminazione delle strozzature di SPLS, un trattamento collettivo delle sostanze contaminanti causate dai movimenti di tutti gli operatori.
33. La parte notificante si impegna a liberare, al più tardi entro la fine del mandato del fiduciario e la cessione effettiva dell'Attivo in causa:
- a) due (2) posti d'amministratore su sei (6) nel Consiglio d'amministrazione della società TRAPIL, che ne conta dieci (10);
 - b) due (2) posti d'amministratore su cinque (5) nel Consiglio d'amministrazione della società SPMR, che ne conta dieci (10);
 - c) quattro (4) posti d'amministratore detenuti dal Elf nel Consiglio d'amministrazione della società SFDM, che ne conta otto (8).
34. La parte notificante s'impegna inoltre, per un periodo di [...] * a decorrere dalla data di liberazione dei posti d'amministratore sopracitati, a non aumentare il tasso di rappresentanza di TotalFina/Elf in seno ai Consigli d'amministrazione di TRAPIL e SPMR, quale risulta dalla realizzazione degli impegni sopracitati. In caso di modifica del numero totale di posti in seno al Consiglio d'amministrazione di TRAPIL e/o SPMR, il numero di posti detenuti da TotalFina/Elf sarà modificato nella debita proporzione, arrotondandolo se necessario verso l'unità inferiore, purché esso non sia inferiore a uno.

B. Modalità di realizzazione

35. Per quanto riguarda le modalità di realizzazione degli impegni appena menzionati, la parte notificante si riferisce alle modalità comuni sopra descritte, apportandovi le precisazioni seguenti:
- a) La parte notificante, non appena ricevuti la decisione di autorizzazione della concentrazione e l'accordo in merito al documento informativo di cui al precedente punto 2, lettera a), consulterà i vari operatori, stabiliti al di fuori della Francia o in Francia, suscettibili di essere interessati all'acquisizione della totalità o di una parte degli attivi in questione e fornirà loro i dati e le specifiche tecniche, ambientali, contrattuali, commerciali e finanziarie necessari alla formulazione di un'offerta.
 - b) Il nome dei candidati acquirenti della totalità o di una parte degli attivi in questione, sarà comunicato per approvazione alla Commissione, alle condizioni previste nelle modalità comuni e su riserva dell'esercizio dei diritti d'approvazione e di prelazione stabiliti dagli statuti di TRAPIL, SPMR e SFDM, nonché dell'accordo dei commissari del Governo.

IV. CONTENUTO E MODALITÀ PARTICOLARI DI REALIZZAZIONE DEGLI IMPEGNI SUL MERCATO DELLA VENDITA DI CARBURANTI IN AUTOSTRADA

A. Contenuto degli impegni

36. La parte notificante si impegna a cedere settanta (70) stazioni di servizio con l'insegna Elf, TOTAL o FINA, situate sulle autostrade che rispondono ai criteri di definizione del mercato stabiliti dalla Commissione.

Di tali stazioni di servizio, 35 recano l'insegna Elf, 26 TOTAL e 9 FINA.

Un elenco nominativo delle settanta (70) stazioni di servizio oggetto del presente impegno, che indica in quali autostrade esse sono situate, la società concessionaria autostradale da cui eventualmente dipendono, la loro attività annua di vendita di carburanti e di prodotti diversificati, nonché la data di scadenza del loro contratto di concessione, si trova nell'Allegato 1.

B. Modalità di realizzazione

37. Per quanto riguarda le modalità di realizzazione degli impegni sopra menzionati, la parte notificante si riferisce alle modalità comuni precedentemente descritte, apportandovi le precisazioni seguenti:

a) La parte notificante, non appena ricevuti la decisione di autorizzazione della concentrazione e l'accordo in merito al documento informativo di cui al precedente punto 2, lettera a), procederà, al di fuori della Francia o in Francia, alla consultazione generale degli operatori, come identificati nelle modalità comuni, suscettibili di essere interessati all'acquisto delle citate partecipazioni. Al fine di consentire a tali operatori di formulare un'offerta, la parte notificante fornirà loro tutti i dati e le specifiche tecniche, ambientali, contrattuali, commerciali e finanziarie relativi alle stazioni in questione.

b) La cessione delle stazioni di servizio avverrà tramite un trasferimento a titolo oneroso delle autorizzazioni concesse dalle società autostradali, nonché di impianti, mobilio, attrezzature, apparecchi e strumenti necessari alla loro gestione.

Il personale di gestione direttamente collegato al punto di vendita sarà trasferito con la stazione di servizio stessa.

La parte notificante precisa che sono esclusi dalla cessione unicamente gli attivi, materiali o immateriali, esistenti o utilizzati nelle stazioni in questione, che sono connessi ad un diritto di proprietà intellettuale o ad un know-how della parte notificante ed, in particolare, il mobilio tipico del marchio ed i sistemi informatici di gestione di sua proprietà.

c) Allo scopo di ripristinare immediatamente una concorrenza effettiva e durevole, la parte notificante si impegna a proporre agli acquirenti della totalità o di parte delle stazioni cedute di trasferire loro il personale necessario alla gestione amministrativa, commerciale e contabile.

Il numero, le funzioni e le modalità di trasferimento di tale personale saranno esaminati caso per caso, in funzione, in particolare, delle richieste degli acquirenti, del numero di stazioni da loro acquisite e delle modalità di gestione che desiderano applicare (gestione diretta oppure mandato d'affitto-gestione).

Inoltre, la parte notificante s'impegna ad informare i cessionari delle stazioni che esiste la possibilità di concludere con loro, a titolo transitorio, un contratto di gestione amministrativa dei punti di vendita in questione per il tempo necessario all'avvio della loro infrastruttura di gestione. La parte notificante si impegna a concludere tale contratto con i cessionari che ne faranno richiesta.

Sino alla cessione effettiva delle stazioni in questione, la parte notificante si impegna ad approvvigionare le stazioni al prezzo di cessione interna.

Nello stesso periodo, il prezzo di vendita dei carburanti nelle stazioni in questione sarà fissato dal fiduciario sulla base dell'evoluzione delle quotazioni Platt's e degli obiettivi di margine determinati dal fiduciario stesso per mantenere la redditività, la competitività e la negoziabilità di tali stazioni.

- d) La parte notificante si impegna ad informare il cessionario del fatto che i possessori delle carte GR e EUROTRAFIC di TotalFina e delle carte Elf CREDIT e PAN di Elf, potranno essere autorizzati ad utilizzare tali carte nelle stazioni autostradali cedute in cui erano accettate alla data di notifica della decisione di autorizzazione dell'operazione di concentrazione, per un periodo massimo [...] a decorrere dalla data di cessione effettiva della stazione di servizio interessata, a condizione che il cessionario non disponga di un proprio sistema di carte per la vendita di carburanti direttamente concorrente con quello delle carte TotalFina e Elf sopracitate e che aderisca alle condizioni di gestione delle carte in questione, come stabilite nel contratto stipulato con un'affiliata di TRD SA, denominata Centre de Management de Transactions Monétiques SA (definizione dei prodotti e servizi forniti dalla carta, specifiche informatiche, finanziarie, amministrative e commerciali relative al sistema della carta, responsabilità e reclami, fatturazione e regolamento delle forniture, recupero dei crediti, spese di trattamento e d'amministrazione, modalità commerciali e finanziarie, durata e clausola d'attribuzione di competenza).

La parte notificante si impegna a concludere con il cessionario, su sua richiesta, un accordo allo scopo di consentire ai possessori delle carte citate di utilizzarle nelle stazioni di servizio cedute per un periodo massimo di [...] a decorrere dalla data di cessione effettiva della stazione di servizio interessata, purché e sino a quando le condizioni citate al comma precedente del presentepunto 37, lettera d) siano soddisfatte.

La parte notificante precisa di farsi obbligo di non influenzare i termini e le condizioni d'offerta di carburanti e di altri prodotti nelle stazioni cedute, tramite l'applicazione a tali stazioni dei sistemi di carte in questione, e che tale impegno prevale, in qualsiasi caso, sulle conseguenze derivanti dall'adesione del o dei cessionari al sistema di gestione delle carte.

Per quanto riguarda le carte di pagamento diverse da quelle di proprietà di TotalFina e Elf, quali le carte DKV e UTA, utilizzate nelle stazioni cedute, la parte notificante s'impegna ad applicare le misure previste al precedente punto 14.

- e) Ogni acquirente potenziale della totalità o di parte delle stazioni citate deve essere in grado di soddisfare le condizioni fissate nei capitoli d'onori e nei regolamenti di consultazione delle società concessionarie d'autostrade.

Di conseguenza, gli operatori che desiderano presentare un'offerta di acquisto dovranno dimostrare di avere un'esperienza diretta o indiretta nella gestione di una rete di stazioni di servizio, di qualsiasi tipo.

- f) Le offerte presentate dai candidati acquirenti possono avere per oggetto sia una sola stazione che un insieme di stazioni, oppure la totalità delle stazioni di servizio oggetto del presente impegno.

Tali offerte potranno essere accompagnate, in totalità o in parte, da proposte di accordi di scambio di attivi della stessa natura o meno, al di fuori della Francia.

La parte notificante si riserva, a parità di offerta, di dare la priorità alle offerte relative alla totalità o ad un insieme significativo di stazioni di servizio ed alle offerte che includono scambi d'attività.

- g) Per facilitare la realizzazione dell'impegno, ogni offerta d'acquisto di cinque stazioni di servizio o più, dovrà includere, in dovuta proporzione, stazioni di servizio il cui contratto di subconcessione scade entro il 2005. La parte notificante potrà anche dare la priorità alle offerte relative ad un insieme di cinque (5) stazioni o più, rispetto alle offerte relative a quattro (4) stazioni o meno che non includano l'obbligo citato nella frase precedente.

- h) La parte notificante presenterà l'offerta o le offerte di acquisto da lei selezionate all'approvazione sia delle società concessionarie autostradali interessate sia al mandatario o ai mandatarî dell'affitto-gestione suscettibili d'essere interessati.

In caso di rifiuto da parte della società autostradale e/o del fiduciario dell'affitto-gestione, la parte notificante potrà proporre di sostituire la stazione di servizio in questione con un'altra stazione di servizio, oppure proporre per l'approvazione il candidato che ha presentato la seconda migliore offerta. A tal fine, la parte notificante presenterà una richiesta debitamente documentata e giustificata alla Commissione. La parte notificante contatterà inoltre le autorità francesi responsabili della concorrenza.

Qualora la Commissione non respinga tale richiesta scritta entro un termine di dieci (10) giorni lavorativi a decorrere dalla data di ricezione, la proposta della parte notificante è considerata accettata.

Nell'ipotesi di sostituzione della stazione di servizio, la parte notificante conferma che la nuova stazione proposta avrà le stesse caratteristiche della stazione iniziale e, in particolare, un volume di vendita di carburante ed un fatturato di vendite di prodotti diversificati equivalenti, una data di scadenza di subconcessione simile e (salvo nel caso in cui ciò sia impossibile, in quanto la necessità della sostituzione deriva dal rifiuto di autorizzazione espresso dalla società autostradale) essere situata nella stessa zona geografica. Inoltre, tale sostituzione di stazione di servizio non deve rimettere in questione il peso economico e concorrenziale globale della proposta iniziale.

- i) Spetta ai cessionari effettuare, in accordo con le società autostradali interessate, i lavori necessari al trasferimento della subconcessione, non essendo la parte notificante responsabile, dopo la conclusione degli accordi di cessione, delle scadenze relative all'esecuzione di tali lavori.

V. CONTENUTO E MODALITÀ PARTICOLARI DI REALIZZAZIONE DEGLI IMPEGNI SUL MERCATO DELLA VENDITA DI CARBURANTE PER AVIOGETTI A TOULOUSE-BLAGNAC E A LYON SATOLAS

A. Contenuto degli impegni

38. La parte notificante si impegna a cedere:

- a) la partecipazione del 50% detenuta da Elf nel GAT (Groupement pour l'Avitaillement de Toulouse-Blagnac), e
- b) la partecipazione del 50% detenuta da Elf nel GALYS (Groupement pour l'Avitaillement de Lyon-Satolas).

B. Modalità di realizzazione

39. Per quanto riguarda le modalità di realizzazione degli impegni appena menzionati, la parte notificante si riferisce alle modalità comuni sopra descritte, apportandovi le precisazioni seguenti:

- a) La parte notificante, non appena ricevuti la decisione di autorizzazione della concentrazione e l'accordo in merito al documento informativo di cui al precedente punto 2, lettera a), procederà, al di fuori della Francia e in Francia, alla consultazione generale degli operatori, rispondenti alle caratteristiche indicate nelle modalità comuni, suscettibili di essere interessati all'acquisto delle partecipazioni citate. Al fine di consentire a tali operatori di formulare un'offerta, la parte notificante fornirà loro tutti i dati e le specifiche tecniche, ambientali, contrattuali, commerciali e finanziarie relative all'accesso al GAT ed al GALYS.
- b) L'acquirente delle partecipazioni deve soddisfare le condizioni obiettive d'ammissione stabilite dagli statuti del GAT e del GALYS.

VI. CONTENUTO E MODALITÀ PARTICOLARI DI REALIZZAZIONE DEGLI IMPEGNI SUL MERCATO DEL GPL

A. Contenuto degli impegni

40. La parte notificante s'impegna a:

- a) cedere la totalità della partecipazione detenuta dal gruppo Elf nel capitale della società Elf ANTARGAZ - società che ha per oggetto sociale la commercializzazione del GPL - per quanto riguarda la sua attività GPL in Francia metropolitana.
- b) Sono escluse dalla presente cessione:
 - ◆ le partecipazioni detenute da Elf ANTARGAZ nelle affiliate che esercitano un'attività GPL al di fuori della Francia metropolitana;
 - ◆ le partecipazioni detenute da Elf ANTARGAZ per conto di Elf ANTAR FRANCE nelle società situate in Francia o all'estero che non esercitano un'attività GPL.

Anteriormente alla cessione effettiva dei titoli Elf ANTARGAS, la parte notificante trasferirà a Elf ANTAR FRANCE le partecipazioni sopracitate escluse dalla cessione. Tale trasferimento deve essere previamente approvato dal fiduciario, che consulterà la Commissione.

- c) La cessione dei titoli Elf ANTARGAZ, oltre agli attivi ed alle società direttamente ed integralmente detenute da Elf ANTARGAS, include anche le partecipazioni detenute da Elf ANTARGAS nelle seguenti società in Francia:
 - ◆ GIE NORGAL: 52,67%

La parte notificante, anteriormente alla cessione, proporrà e voterà a favore di una modifica degli statuti di NORGAL, al fine di inserire in tali statuti la ripartizione della capacità di NORGAL esistente a tale data ed indicata nell'Allegato 2 ai presenti impegni.

La parte notificante si impegna a continuare il contratto di pool, concluso per l'approvvigionamento con l'altro attuale azionista di NORGAL, per un periodo di [...] * a decorrere dalla data di cessione effettiva del deposito e, su richiesta del cessionario e previo consenso dell'altro azionista attuale di NORGAL, ad associare a tale contratto di pool il cessionario.

- ◆ RHONE GAZ S.A.: 50,62%
- ◆ SIGAP-OUEST SARL: 66,67%
- ◆ WOGEGAL S.A.: 100%
- ◆ GAZ EST DISTRIBUTION S.A.: 100%
- ◆ NORD GPL S.A.: 100%
- ◆ GIE FLOREGAZ: 90%

- ◆ MIDI PYRENEES GAZ S.A.: 75%
- ◆ COBOGAL S.A.: 15%

La parte notificante s'impegna a continuare per un periodo di [...] * a decorrere dalla data di cessione effettiva dei titoli il contratto d'approvvigionamento comune con l'altro azionista attuale di COBOGAL.

La parte notificante s'impegna altresì a proporre all'acquirente dei titoli, qualora egli ne faccia richiesta e previo consenso dell'altro azionista attuale di COBOGAL, di associarsi a tale contratto d'approvvigionamento comune. In mancanza, la parte notificante s'impegna a proporre all'acquirente dei titoli, qualora egli ne faccia richiesta, un contratto d'approvvigionamento di una durata di [...] *, alle condizioni del gruppo TotalFina, maggiorate degli oneri supplementari specifici incorsi.

- ◆ SP de QUEVEN: 50%
- ◆ SP BUS PARIS: 50%
- ◆ GIE GPL BUS: 25%
- ◆ GIE GROUPEMENT TECHNIQUE CITERNE: 20%

d) Alla cessione dei titoli Elf ANTARGAZ si aggiungerà la cessione delle partecipazioni detenute dal gruppo Elf nelle società seguenti, per quanto riguarda l'attività GPL nella Francia metropolitana:

- ◆ SOBEGAL S.A. (centri di imbottigliamento di LACQ, NERAC, RODEZ e stazione di deposito per riempimento cisterne di DOMENE): 78% detenute dal gruppo Elf
- ◆ GEOGAZ S.A.: 16,67 detenute dal gruppo Elf
- ◆ GEOVEXIN S.A.: 44,9% detenute dal gruppo Elf

e) D'altra parte, la parte notificante s'impegna a liberare entro i termini fissati per la cessione effettiva degli attivi ed alle condizioni stabilite nelle modalità comuni di realizzazione degli impegni, i posti di amministratore occupati dal gruppo Elf in seno alle società incluse nel perimetro della presente cessione.

41. La parte notificante s'impegna, per un periodo che decorre dalla data di ricezione della decisione che autorizza l'operazione di concentrazione e che scade [...] * dopo la data di cessione effettiva della partecipazione detenuta dal gruppo Elf in Elf ANTARGAZ, a non sollecitare la clientela di Elf ANTARGAZ.

B. Modalità di realizzazione

42. Per quanto riguarda le modalità di realizzazione del presente impegno, la parte notificante si riferisce alle modalità comuni sopracitate, apportandovi le precisazioni seguenti:
- a) il nome del o dei potenziali acquirenti della totalità o di parte delle partecipazioni in questione sarà comunicato per approvazione alla Commissione, alle condizioni stabilite nelle modalità comuni.
 - b) La parte notificante, dopo ricezione della decisione d'autorizzazione dell'operazione di concentrazione, consulterà, a norma delle modalità comuni, i differenti operatori stabiliti in Francia o fuori di Francia, suscettibili di essere interessati all'acquisto della totalità o di parte della partecipazione in questione, fornendo loro tutti i dati e le specifiche di natura commerciale, tecnica e finanziaria, necessari alla formulazione di un'offerta.
 - c) Qualora VITOGAZ decida d'acquistare i titoli d'Elf ANTARGAZ, la parte notificante si impegna a non opporsi a tale acquisto. Qualora VITOGAZ sia selezionato per l'acquisto dei titoli d'Elf ANTARGAZ, la parte notificante si impegna a cedere la partecipazione (34%) che essa detiene nel capitale di VITOGAZ, secondo la forma ed i termini stabiliti negli accordi che legano la parte notificante all'altro azionista di VITOGAZ.
43. La parte notificante precisa che gli elementi connessi ad un diritto di proprietà intellettuale e/o industriale, o di un know-how di proprietà della parte notificante, saranno trasferiti con le partecipazioni in questione, a condizione che essi siano utilizzati nel quadro dell'attività GPL d'Elf ANTARGAZ in Francia metropolitana, ad eccezione dei marchi di proprietà e/o utilizzati dal gruppo Elf, nonché dei sistemi informatici di gestione di sua proprietà.

La parte notificante s'impegna a concedere al cessionario una licenza per l'uso dei marchi utilizzati dal gruppo Elf nel quadro dell'attività GPL in Francia metropolitana, per una periodo non superiore a [...] a decorrere dalla data di cessione effettiva.

Qualora gli elementi connessi ad un diritto di proprietà intellettuale e/o industriale, o ad un know-how proprio alla parte notificante, trasferiti con le partecipazioni in questione, coprano un territorio più vasto di quello della Francia metropolitana, la cessione di tali elementi sarà subordinata alla concessione alla parte notificante, da parte del cessionario, di una licenza gratuita per una durata equivalente a quella del diritto di proprietà intellettuale e/o industriale o del know-how ceduto, al fine di consentire alla parte notificante d'utilizzare tali elementi al di fuori della Francia metropolitana.

44. Fino al momento della cessione delle partecipazioni in questione ad un acquirente, la parte notificante garantirà che Elf ANTARGAZ sia gestita come un'entità distinta e commerciabile, in possesso di conti di gestione separati, e notificherà alla direzione d'Elf ANTARGAZ che la società sarà gestita in modo indipendente e sotto la supervisione del fiduciario, al fine di garantire il mantenimento della sua redditività e valore sul mercato.
45. A seguito della cessione effettiva dei titoli d'Elf ANTARGAZ, la parte notificante s'impegna ad informare l'acquirente della sua disponibilità a stipulare, a titolo

transitorio e per una durata di [...]*, un contratto non esclusivo d'approvvigionamento, per garantirgli la continuità degli approvvigionamenti nel periodo necessario all'individuazione di soluzioni alternative.

[...]*

Nome della stazione	Asse autostradale	Società autostradale	Pedaggio	Gestione	Scadenza della concessione	Portata in m ³	Fatturato vendite dirette in migliaia di FRF tasse escluse	Doppione/Sandwich*	
TRANSLAY EST	A28	DDE	NO	ELF					
JONCHETS LES RECOMPENSES	A5	SAPRR	SI	ELF					
ROUCAS	A7	ASF	NO	TOTAL					
SCOPERTA	A8	ESCOTA	SI	ELF					
PORTE LA DROME	A49	AREA	SI	TOTAL					
SAVIGNAC	A62	ASF	SI	TOTAL					
BEUZEVILLE SUD	A13	SAPN	SI	ELF					
DEUX MERS	A62	ASF	SI	TOTAL					
VERDUN SUD	A4	SANEF ex APPEL	SI	TOTAL					
BEAUNE LES MINES	A20	DDE	NO	TOTAL					
LA COURNEUVE	A1	SANEF	NO	ELF					
SAINT LEGER	A1	SANEF	SI	ELF					
ASSEVILLERS	A1	SANEF	SI	ELF					
SAUGON	A10	ASF	SI	TOTAL					
USSEAU	A10	COFIROUTE	SI	TOTAL					
FENIOUX EST	A10	ASF	SI	ELF					
JAUNAY CLAN	A10	COFIROUTE	SI	ELF					
POITIERS CHINCE	A10	COFIROUTE	SI	FINA					
MEUNG	A10	COFIROUTE	SI	ELF					
FENIOUX OUEST	A10	ASF	SI	ELF					
PARCE	A11	ASF	SI	TOTAL					
PORTE D'ANGERS SUD	A11	COFIROUTE	NO	FINA					
LA PIVARDIERE	A11	COFIROUTE	SI	ELF					
ROSNY SUD	A13	SAPN	SI	ELF					
St HILAIRE	A26	SANEF	SI	TOTAL					

SUCHEZ	A26	SANEF	SI	TOTAL					
CHAMP ROLLAND	A26	SANEF	SI	TOTAL					
RUMANCOURT	A26	SANEF	SI	ELF					
ESTEREL	A8	ESCOTA	SI	ELF					
LA COMBE RONDE	A36	SAPRR	SI	ELF					
BOIS GUILLEROT	A36	SAPRR	SI	ELF					
JURA	A39	SAPRR	SI	FINA					
SAVERNE	A4	SANEF	SI	TOTAL					
VALMY	A4	SANEF ex APPEL	SI	TOTAL					
BRUMATH OUEST	A4	SANEF	NO	ELF					
TARDENOIS SUD	A4	SANEF	SI	FINA					
TARDENOIS NORD	A4	SANEF	SI	ELF					
VERDUN	A4	SANEF ex APPEL	SI	TOTAL					
VALLEIRY	A40	ATMB	SI	ELF					
BONNEVILLE NORD	A40	AREA	SI	ELF					
CESARDES	A41	AREA	SI	TOTAL					
LE GUIERS	A43	AREA	SI	ELF					
ARCLUSAZ	A43	AREA	SI	FINA					
L'ABIS	A43	AREA	SI	ELF					
VOREPPE	A48	AREA	NO	TOTAL					
JONCHETS	A5	SAPRR	SI	TOTAL					
CHIEN BLANC	A6	SAPRR	SI	TOTAL					
GRAVEYRON	A6	SAPRR	NO	TOTAL					
MAISON DIEU	A6	SAPRR	SI	TOTAL					
LES CHERES	A6	SAPRR	NO	FINA					
ACHERES EST	A6	SAPRR	SI	ELF					
LA FERTE	A6	SAPRR	SI	ELF					
BEAUNE MERCEUIL	A6	SAPRR	SI	ELF					
NEMOURS	A6	SAPRR	SI	ELF					
DARDILLY	A6	DDE	NO	ELF					
NAUROUZE	A61	ASF	SI	TOTAL					
ARZENS	A61	ASF	SI	TOTAL					

BAZADAIS NORD	A62	ASF	SI	ELF					
LACQ NORD	A64	ASF	SI	ELF					
MORNAS LES ADRETS	A7	ASF	SI	ELF					
CROUSILLES	A7	ASF	SI	TOTAL					
L'ALLIER DOYET	A71	SAPRR	SI	FINA					
L'ALLIER SAULZET	A71	SAPRR	SI	FINA					
SALBRIS OUEST	A71	COFIROUTE	SI	ELF					
LA LOZAIRE	A75	DDE	NO	FINA					
L'AVAIL LE COUDRAY	A81	COFIROUTE	SI	ELF					
TAVEL	A9	ASF	SI	TOTAL					
VILLEMOLAQUE	A9	ASF	SI	TOTAL					
FABERGUES SUD	A9	ASF	SI	ELF					
FABREGUES NORD	A9	ASF	SI	ELF					

STRUTTURA DI NORGAL

[...]*

	Partecipazione	Diritti di capacità di stoccaggio			
		Propano (P1)	% Propano (P1)	Butano (P2)	% Butano (P2)
TotalFina	26,40%				
Elf	52,66%				
Vitogaz	20,94%				
Totale	100,00%				