

**N. 39/2014 - 29.09.2014**

**Nota informativa a cura della Segreteria Nazionale**

**Piazza G. G. Belli, 2 - 00153 Roma**

**Presidenti Nazionali: FIGISC: MAURIZIO MICHELI - ANISA: STEFANO CANTARELLI**

**Segreteria Nazionale: telefono: 06-5866351 - fax 06-58331724**

**e-mail : [figisc@confcommercio.it](mailto:figisc@confcommercio.it) - [anisa@confcommercio.it](mailto:anisa@confcommercio.it)**

**sito internet: [www.figisc.it](http://www.figisc.it)**

**il presente numero si compone di 8 pagine**

## SOMMARIO DEL NUMERO 39

### **AUTOSTRAD: LE RICHIESTE DEI GESTORI AL MINISTERO SULLA RISTRUTTURAZIONE**

**[pagina 1]**

### **PROVINCIA DI BERGAMO: 15 % DI IMPIANTI BIANCHI SULLA RETE DISTRIBUTIVA**

**[pagina 4]**

### **X<sup>A</sup> COMMISSIONE CAMERA: DALL'INDAGINE SULLA STRATEGIA ENERGETICA LE SOLITE COSE RIFRITTE**

**[pagina 6]**



### **AUTOSTRAD: LE RICHIESTE DEI GESTORI AL MINISTERO SULLA RISTRUTTURAZIONE**

Pubblichiamo di seguito il DOCUMENTO UNITARIO PRESENTATO DA FAIB AUTOSTRAD, FEGICA ED ANISA AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI NELLA RIUNIONE DEL 23 SETTEMBRE 2014:

#### **NOTA SULLA RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE DELLE AREE DI SERVIZIO AUTOSTRADALI**

Premesso che:

- ✓ la distribuzione dei carburanti nelle aree di servizio poste lungo la viabilità autostradale è soggetta a concessione e costituisce quindi un pubblico servizio a tutti gli effetti;
- ✓ tale attività deve perciò essere condotta con lo scopo di garantire la mobilità dei cittadini, assicurando loro le migliori condizioni di utilizzo, *standard* di servizio adeguati ed efficienti e livelli di prezzi di vendita concorrenziali e contenuti;
- ✓ la medesima attività, nello specifico, è regolata da un quadro normativo così composto: legge 1034/1970, dpr 1269/1971, d.lgs. 112/1998;
- ✓ le leggi speciali di settore - d.lgs. 32/1998, legge 57/2001, legge 27/2012 - rinviano ad accordi collettivi interprofessionali ed aziendali, nell'interesse collettivo, la definizione delle condizio-

ni contrattuali, economiche e normative che regolano il rapporto tra gestore e titolare di concessione e/o di autorizzazione che, secondo la giurisprudenza consolidata assumono valore imperativo di legge;

- ✓ proprio nell'ambito di tale contrattazione collettiva svolta in forza delle leggi citate, sono stati sottoscritti, in sede di Ministero dell'Industria ed alla presenza del Ministero dei Trasporti, due distinti Accordi collettivi interprofessionali - in data 8.7.2002 e 4.12.2002 - tra le Associazioni dei concessionari autostradali, delle compagnie petrolifere affidatarie dei servizi e dei gestori, oltreché di Autostrade per l'Italia ed Autogrill;
- ✓ il legislatore, nell'ambito della sua attività svolta a liberalizzare le attività del commercio e ad aprire i mercati alla concorrenza nell'interesse finale del consumatore, ha inteso fare esplicito riferimento alla distribuzione carburanti attraverso ripetute e successive previsioni di legge - legge 496/1999, legge 57/2001, legge 27/2012 - che affidano al gestore in quanto titolare della licenza UTF la facoltà di esercitare anche la somministrazione di alimenti e bevande, oltreché la vendita di alimenti e bevande in confezioni chiuse da asporto, di giornali e di tabacchi;
- ✓ la stessa Autorità di Garanzia per la Concorrenza ed il Mercato fin dal 1996 (cfr. Provvedimento n. 4457 (A95) del 28.11.1996, in particolare punti 71 e 77) si è espressa nel senso di una abolizione dell' "esclusiva d'area" avuto riguardo il servizio di ristorazione e somministrazione di alimenti e bevande offerto in autostrada e ripetutamente a favore di una previsione di attività "sottopensilina" e di "sosta veloce", affidate al gestore delle attività oil, in diretta concorrenza con l'affidatario dei servizi di ristorazione, nell'interesse del consumatore (cfr. segnalazione del Presidente Catricalà al Ministro Marzano, rif. n. S 498, prot. n. 24530/02 del 9.7.2002;

parere inviato al Ministro Scajola, rif. n. S/714, prot. n. 19374/06 del 18.04.2006);

tutto quanto sopra premesso si ritiene che, allo scopo di procedere alla necessaria ristrutturazione della rete di aree di servizio autostradali sia necessario che:

1. sia promosso, anche attraverso i necessari interventi legislativi, un piano di chiusure di aree di servizio che, in tempi certi (entro il 31.12.2015), riduca sensibilmente il loro numero (tra il 30% ed il 50% di quello attuale), aumentando la distanza minima tra punti vendita (50 km.) perché sia comparabile a quelle di altre reti europee e utilizzando prioritariamente sia il criterio dei volumi di vendita meno efficienti, sia quello legato alle medie di percorrenza di ogni singola tratta;



2. nel rispetto del quadro normativo di riferimento sopra esposto, degli accordi collettivi sottoscritti ai sensi e per gli effetti delle leggi già richiamate, nonché nell'interesse collettivo e a tutela del mercato e della concorrenza, gli schemi e gli atti di indirizzo che la legge 22 dicembre 2011, n. 214 affida all'Autorità di regolazione dei trasporti vengano tempestivamente integrate in modo tale che, fin dai prossimi rinnovi, i concessionari autostradali debbano attenersi ai seguenti criteri di carattere generale nella definizione delle procedure concorrenziali finalizzate all'affidamento dei servizi carbolubrificanti pre-

visti presso le aree di servizio autostradali:

- in ragione della natura di servizio pubblico affidato in concessione:

□ l'offerta dei concorrenti avuto riguardo alla qualità del servizio, la sua diversificazione ed alla prestazione deve ottenere un punteggio premiante e comunque sensibilmente maggiore (fatto 100, almeno 70) dell'offerta puramente economica espressa in termini di *royalty*;

□ a questo proposito i concorrenti debbono essere obbligati a segnalare nell'offerta vincolante anche il *budget* economico destinato a remunerare l'attività di gestione a cui collegare il relativo punteggio;

□ l'offerta economica deve essere richiesta in termini di *royalty* pro litro contenendo la cifra fissa in un limite che assicuri il giusto equilibrio tra i rischi assunti rispettivamente dal concessionario e dall'affidatario;

□ sempre in ragione della natura di servizio pubblico affidato in concessione, non possono essere consentite prestazioni del servizio di distribuzione carburanti esclusivamente ed interamente automatizzate; al contrario l'affidatario (oltreché il concessionario) deve essere tenuto a mettere a disposizione del consumatore anche la modalità di vendita "*servito*", oltreché a garantire la necessaria assistenza per i consumatori che optano per la modalità di servizio "*self service*" con modalità di pagamento cosiddetta "*post pay*", vale a dire con pagamento ad un addetto con funzioni di cassa dopo aver effettuato da se stesso il rifornimento;

□ a questo ultimo proposito, l'utilizzo della modalità di pagamento completamente automatizzata cosiddetta "*pre pay*" può essere consentita - in deroga a quanto sopra previsto - solo nel caso di aree di servizio a bassissimo erogato (< a 3.000 klt/ultimo anno), limitatamente al turno notturno (max dalle 22.00, alle 6.00), segnalandolo esplicitamente in modo tale che l'auto-

bilista sia avvisato prima di fare il suo ingresso nel punto vendita e comunque in seguito ad una adeguata turnazione ove più AdS usufruiscano di tale facoltà in una medesima tratta;

□ i casi di bandi di gara ad affidamenti congiunti carbolubrificanti e ristorazione debbono essere limitati esclusivamente ad aree di servizio a bassissimo erogato (< a 3.000 klt/ultimo anno), ove non rientrino nel progetto di razionalizzazione e nel relativo piano di chiusure di cui al punto 1), ed i concorrenti debbono comunque essere tenuti a dare dimostrazione di possedere i requisiti tecnico-organizzativi di cui alla legge 1034/1970 e al dpr 1269/1971;



- in ragione del quadro normativo di riferimento del settore che il Legislatore ha inteso regolare nell'interesse collettivo e per mitigare lo squilibrio del rapporto di dipendenza economica, espressamente riconosciuto con la legge 27/2012, esistente tra compagnia/affidatario e gestore, gli schemi di convenzione, collegati ai bandi di gara, cui gli affidatari sono obbligati, debbono fare esplicito riferimento al rispetto:

□ degli Accordi collettivi interprofessionali in generale e di quelli sottoscritti il 8.7.2002 ed il 4.12.2002 in particolare (fatte salve eventuali successive modifiche o integrazioni), con esplicito riferimento alla "continuità gestionale" (subentro del nuovo eventuale affidatario nel contratto di comodato con il gestore fino alla sua naturale scadenza) ed alle condizioni ed ai limiti posti in ordine al trasferimento al gestore del complesso di oneri ed obbligazioni assunto dall'affidatario all'atto della sottoscrizione dello schema di convenzione;

□ degli Accordi collettivi aziendali vigenti e in essere tra l'affidatario e le Organizzazioni di categoria dei gestori, avuto riguardo alle condizioni economico, normative e contrattuali in essi contenute che regolano i rapporti tra l'affidatario e ciascun singolo gestore;

□ delle leggi speciali di settore, con esplicito riferimento, in particolare, alla natura ed ai contenuti dei contratti di gestione ed alla garanzia che al gestore siano riservate condizioni di approvvigionamento dei prodotti carburanti eque e non discriminatorie per competere nel mercato, anche a tutela dei consumatori e degli utenti la viabilità autostradale;

- in ragione delle norme che hanno liberalizzato le attività commerciali, nonché nel rispetto delle leggi che tutelano la concorrenza ed il mercato e dei pronunciamenti dell'AGCM:

□ i bandi di gara dei servizi carbolubrificanti debbono sempre consentire al gestore, in quanto titolare della licenza UTF, di avvalersi delle facoltà previste dalla legge (legge 496/1999, legge 57/2001, legge 57/2012) in ordine all'esercizio delle attività di somministrazione di alimenti e bevande, oltreché la vendita di alimenti e bevande in confezioni chiuse da asporto, di giornali e di tabacchi;

□ a questo ultimo proposito i medesimi bandi debbono prevedere all'interno dell'offerta vincolante l'impegno dell'affidatario

a riservare per tali attività poste in capo al gestore adeguate strutture e locali idonei all'esercizio delle attività "sottopensilina" e di "sosta veloce", anche eventualmente in concorrenza con quelle previste dalla gara per l'affidamento del servizio "ristorazione", assicurando altresì nella progettazione tutte le opere necessarie al rispetto delle condizioni di sicurezza stradale.



## PROVINCIA DI BERGAMO: 15 % DI IMPIANTI BIANCHI SULLA RETE DISTRIBUTIVA

*Pubblichiamo di seguito un recente articolo de L'ECO DI BERGAMO sulla situazione della rete distributiva dei carburanti nella omonima provincia:*

**SENZA BANDIERA 45 DEI 301 IMPIANTI OPERATIVI. FUSINI (ASCOM): "È IN ATTO UNA RIVOLUZIONE MA SI È VICINI AL COLASSO PER IL PESO DI TASSE E CRISI"**

Analizzando la situazione degli ultimi anni sul fronte della distribuzione dei carburanti (benzina o gasolio che sia) e lungi dal far prevalere rispetto all'altro ragione o sentimento, quello che si sta delineando nella strutturazione della rete vendita nazionale delle benzine è davvero una vera e propria rivoluzione.

A partire dal ridimensionamento della rete (quindi calo del numero dei distributori), passando per un nuovo modello distributivo (l'affermarsi del «self service») per finire con l'esplosione (è il caso di dire) del fenomeno dei distributori «senzabandiera»: ovvero quei punti di rifornimento che non fanno riferimento ad alcuna compagnia petrolifera. E che gli automobilisti-consumatori sembrano apprezzare sempre più per la politica dei «bassi prezzi» che questi praticano.

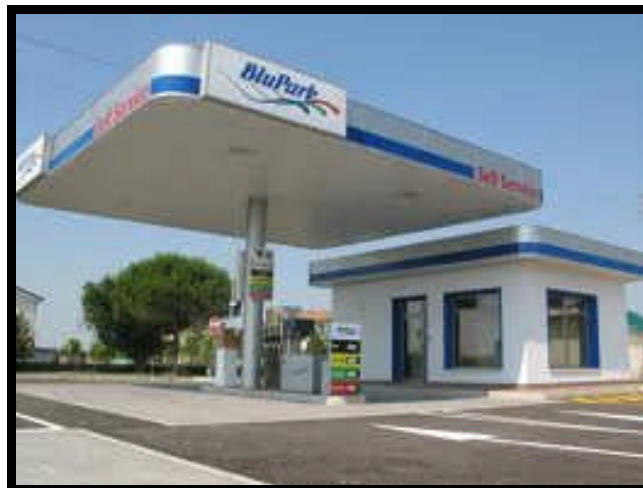
#### Cambia il modello distributivo

Partiamo dai numeri. Nella provincia di Bergamo oggi sono operativi 301 distributori. La «guerra» della ristrutturazione della rete si è consumata in questi anni attraverso una decisa riduzione dei punti vendita: in dieci anni, stando ai numeri forniti dall'Ascom di Bergamo, si sono persi circa un centinaio di distributori, visto che nel 2004 la Bergamasca presentava una rete composta da circa 400 pompe di carburante. Ma c'è di più: è cambiata anche «qualitativamente» la pattuglia dei distributori: ad oggi, le cosiddette «pompe bianche» o «senzabandiera» (quindi che non lavorano all'ombra di colossi petroliferi) sono 45. Non poca cosa visto che, ormai, rappresentano circa il 15% della rete complessiva. Un fenomeno, quest'ultimo, reso possibile da una serie di interventi legislativi che, dapprima, hanno dato il via ad un maggiore grado di competizione sui prezzi nel settore, per giungere poi alla liberalizzazione operativa del mercato. «Era inimmaginabile, fino a pochi anni fa, che le cosiddette "pompe bianche" rappresentassero, nella nostra provincia, la terza bandiera - spiega Oscar FUSINI, vice direttore dell'Ascom Bergamo -. D'altraparte in questi anni sono cambiate moltissime cose, ad esempio sulla normativa sull'approvvigionamento, che, ora, anche sulla scia di un eccesso d'offerta di carburanti sul mercato, ha permesso di avviare la nuova strategia distributiva».

#### Il fenomeno pompe bianche

Ma chi sono queste «pompe bianche»?

«Pochi sono i gestori che hanno scavalcato la staccionata - spiega Fusini -: ovvero che si sono messi in proprio partendo da zero. Per fare questo salto, occorre infatti investire molto: comprando il terreno, le licenze e le attrezzature. Parliamo di cosa di non poco conto». Ecco perché i distributori senza bandiera inizialmente si sono diffusi più facilmente legandosi ai centri commerciali («che hanno usato il rifornimento come leva ad ulteriore attrazione dei clienti»). Ma poi si sono affermati con la scelta di campo fatta dai cosiddetti re-tisti: «I grossisti che hanno cominciato ad organizzare anche loro punti vendita diretti sulla strada». Con un doppio effetto: l'avvio della concorrenza sui prezzi, e, di contro, l'avvio della crisi dei gestori. «Oggi la battaglia sui prezzi stritola da un lato il servizio all'utenza, chiamata ormai sempre più al fai-da-te, e contestualmente i gestori classici che o "sopravvivono" con contratti di comodato a canoni riconosciuti davvero striminziti o con contratti di prestazione d'opera o sotto altre forme per la sola gestione dei servizi collaterali: tipo autolavaggio e/o gestione del punto ristoro annesso al distributore».



#### Meno 400 posti di lavoro

Un quadro che, nel complesso, risulta vivere momenti di forte difficoltà. Con risvolti che, nell'ultimo decennio, proprio per questa importante trasformazione ha dovuto registrare anche un significativo contraccolpo occupazionale: tra i 300 e i

400 posti di lavoro in meno nella sola Bergamasca: «Ora i dipendenti rimasti sono un migliaio circa; ma la tendenza alla contrazione - assicura Fusini - purtroppo non si è arrestata». Anzi.

Ulteriore «benzina sul fuoco» (è il caso di dirlo) ce l'ha messa la crisi: «I consumi sono in drastica picchiata. In un anno, proprio sulla scia della crisi economica, la gente è più attenta a quanto spende e i consumi di benzina e gasolio sono andati calando. Siamo al meno 10 -15%».

Con l'effetto del cane che si morde la coda: meno consumi, più carburanti che restano disponibili. Ed eccesso d'offerta che salendo spinge ulteriormente ad attivare politiche di sconto sui prezzi. Che faranno pur bene ai consumatori («sempre più attenti e informati su questo fronte: si gira di più guardando ai cartelli fuori dai distributori o alle note che girano in Internet» nota Fusini) ma che complicano ulteriormente la vita ai gestori dei punti vendita: «Ormai sull'orlo del collasso a fronte di introiti da attività risicatissimi».

## **X<sup>A</sup> COMMISSIONE CAMERA: DALL'INDAGINE SULLA STRATEGIA ENERGETICA LE SOLITE COSE RIFRITTE**

La X<sup>A</sup> Commissione della Camera dei Deputati - Attività produttive, commercio e turismo [45 onorevoli in tutto] - nella seduta del 31 luglio 2013, ossia più di un anno fa, deliberò «l'avvio di un'indagine conoscitiva sulla strategia energetica nazionale relativa alle principali questioni in materia di energia. La decisione è maturata a seguito del continuo processo di evoluzione del settore energetico, anche in virtù del rapido sviluppo tecnologico del settore». Le carte della così detta SEN [Strategia energetica nazionale] furono elaborate dal Ministero per lo sviluppo economico - peraltro aprendo una specie di forum per addetti ai lavori - ancora nel 2012 [per le osservazioni singole od unitarie delle Organizzazioni dei gestori,

si vedano anche FIGISC ANISA NEWS N. 48 del 19.11.2012 e N. 50 del 03.12.2012].

Dopo oltre un anno dall'apertura dell'indagine conoscitiva alla Camera con reiterate audizioni e sedute, in data 24 settembre 2014, la Commissione ha, infine, prodotto una prima «proposta di documento conclusivo», di cui di seguito riproduciamo, prima del commento finale, la parte che riguarda specificatamente il settore della distribuzione carburanti:

★★★

### **5. RISTRUTTURAZIONE DEL SETTORE DELLA RAFFINAZIONE E DELLA RETE DI DISTRIBUZIONE DEI CARBURANTI.**

Nella legislatura in corso, il decreto-legge 69/2013 (cd. «del fare») ha previsto alcune disposizioni sulla rete di distribuzione dei carburanti, con le quali si estende la destinazione del fondo per la razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti anche all'erogazione di contributi per la chiusura di impianti di distribuzione di carburanti liquidi e la loro contestuale trasformazione in impianti di distribuzione esclusiva di metano o GPL per autotrazione.



Si ricorda che durante la XVI legislatura sono stati varati alcuni interventi normativi mirati all'ammodernamento e alla liberalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti. Nel corso della manovra estiva del 2011, l'articolo 28 del decreto-legge 98/2011 aveva integrato la disciplina in materia di razionalizzazione della rete di

tributiva dei carburanti (dettata dal D. Lgs. 11 febbraio 1998, n. 32) al fine di stimolare il processo di chiusura di impianti di distribuzione marginali e porre le premesse per un nuovo e più articolato regime dei rapporti tra titolari e gestori degli impianti di distribuzione carburanti.

La gestione degli impianti di distribuzione di carburanti può essere infatti effettuata sia direttamente dal proprietario dell'impianto e titolare della licenza (per lo più una Compagnia petrolifera, in altri e minori casi i cosiddetti distributori «*indipendenti*»), sia da soggetti diversi denominati «*gestori*».

Successivamente, gli articoli 17-20 del decreto-legge 1/2012 (decreto «*liberalizzazioni*») sono intervenuti con norme che puntano a promuovere lo sviluppo di operatori indipendenti ed impianti multimarca, agendo anche sulla diversificazione delle tipologie contrattuali che legano produttori e distributori di carburanti.



In particolare, l'articolo 17 recepisce, fra l'altro, una richiesta di liberalizzazione contenuta nella segnalazione 5 gennaio 2012 dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, secondo la quale un elemento del sistema della distribuzione carburanti in Italia che appare meritevole di immediate modifiche pro concorrenziali è «*quello relativo ai rapporti tra soggetti a diversi livelli della filiera, da un lato i proprietari degli impianti (assai spesso anche fornitori e raffinatori) e dall'altro i gestori. Tali rapporti risultano allo stato eccessivamente vincolati da quella che a lungo è stata l'unica forma contrattuale ammessa dalla legge (D. Lgs.*

*n. 32/98), vale a dire la cessione dell'impianto dal proprietario al gestore in comodato gratuito e il corrispondente contratto di fornitura in esclusiva del prodotto. Ciò ha comportato, da una parte, che i gestori possono approvvigionarsi solo dalla società petrolifera che ha la proprietà dell'impianto, o che abbia concluso con il proprietario dello stesso un contratto di convenzionamento, e dall'altra, che ciascuna società petrolifera rifornisce di carburanti solo i punti vendita che espongono i suoi marchi e colori. Gli aspetti economici di tali rapporti sono inoltre fissati da accordi aziendali stipulati tra le società petrolifere e le associazioni di categoria dei gestori (articolo 1, comma 6, D. Lgs. n. 32/1998 e articolo 19, comma 3, L. n. 57/2001). Su questo specifico tema l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha sottolineato che le due citate tipologie contrattuali, comodato gratuito e fornitura in esclusiva, appaiono intimamente connesse e che al mutare dell'una dovrebbe necessariamente mutare anche l'altra.*

*L'articolo 28 del decreto-legge n. 98/2011 ha previsto che in alternativa al contratto di fornitura si possano utilizzare anche altre tipologie contrattuali per l'approvvigionamento degli impianti, purché tali tipologie di contratti siano state precedentemente tipizzate attraverso la stipula di accordi aziendali tra le società petrolifere e le associazioni di categoria dei gestori. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato ritiene che tale normativa vada modificata nel senso di estendere la liberalizzazione delle forme contrattuali a tutte le relazioni tra proprietari e gestori e dunque anche a quelle relative all'utilizzo delle infrastrutture (per cui è attualmente previsto solo il comodato gratuito), consentendo l'utilizzo di tutte le tipologie contrattuali previste dall'ordinamento (ad esempio: l'affitto dell'impianto di distribuzione) e, soprattutto, eliminando il vincolo della tipizzazione tramite accordi aziendali, che, oltre a rallentare il processo di apertura alle nuove forme contrattuali, non consente di superare elementi di natura collusiva nel processo di fissazione dei modelli di contratto. Questa piena li-*

*beralizzazione delle forme contrattuali consentirebbe, da un lato, di aumentare l'autonomia del gestore rispetto al soggetto proprietario dell'impianto incentivando, ad esempio, forme di aggregazione di piccoli operatori nell'attività di approvvigionamento, dall'altro, potrebbe consentire alle società petrolifere di rifornire anche punti vendita non appartenenti alla propria rete rendendo possibile la nascita di impianti nella sostanza multimarca. L'accrescimento dell'autonomia degli attori del mercato ed in particolare dei gestori consentirebbe a questi ultimi di caratterizzarsi come veri e propri soggetti imprenditoriali, in grado di utilizzare tutti gli strumenti commerciali per ricavarsi i propri spazi sul mercato, rispondendo alla pressione concorrenziale degli altri soggetti non verticalmente integrati e contribuendo essi stessi ad una maggiore concorrenzialità del mercato della distribuzione di carburante ».*

Più nel dettaglio, l'articolo 17 sancisce innanzi tutto il principio per cui i gestori di impianti di distribuzione carburanti che siano anche titolari della relativa autorizzazione petrolifera possono liberamente rifornirsi da qualsiasi produttore o rivenditore.

Nei casi poi in cui siano attualmente in vigore, tra tali gestori-titolari e un produttore-rivenditore, clausole di esclusiva, la norma prevede un regime transitorio. In base ad esso, a decorrere dal 30 giugno 2012 i contratti di esclusiva perdono efficacia per la parte eccedente il 50 per cento della fornitura pattuita e comunque per la parte eccedente il 50 per cento di quanto erogato nel precedente anno dal singolo punto vendita. In conseguenza, le stesse parti possono rinegoziare le condizioni economiche e l'uso del marchio.

Inoltre, – attraverso la riformulazione dei commi 12, 13 e 14 dell'articolo 28 del decreto-legge 98/2011 – mira a promuovere concretamente e ulteriormente la diversificazione delle forme contrattuali tra proprietari degli impianti e gestori ulteriori e diverse rispetto a quelle, attualmente previste, del comodato, fornitura e somministrazione.

★★★

*Che a settembre del 2014 si parli di norme del 2011, modificate nel 2012 – oltre due anni e mezzo fa –, o di ipotesi mai tradottesi in qualcosa di concreto [come il così detto decreto «del fare»], lascia assolutamente interdetti.*

*E del resto null'altro si dice a proposito dell'argomento che riguarda il settore della distribuzione dei carburanti, che è trattato con una lunga ricapitolazione di cose vecchie, con normative in parte superate o non attuate od inefficaci, nonché con la pedissequa citazione letterale dei vecchi argomenti di Antitrust [tra i quali la storia dell'impianto «multimarca»]: insomma una specie di «ripetizione» scolastica di ormai vecchi libri di testo.*

*Il commento che viene spontaneo è quel che segue.*

*Le cose vanno progressivamente a rotoli in questo settore e le norme che lo regolano sono o incomplete o inefficaci, e comunque disattese; si acuisce l'abisso che c'è tra l'astrazione delle norme e la realtà delle cose, tra la rappresentazione arcadica della concorrenza e del mercato che sta nelle norme e le brutalità e le miserie del mercato vero e della concorrenza fasulla.*

*Ma a cosa è servito, allora, che quarantacinque distinti Rappresentanti del popolo perdessero tempo – almeno per quanto riguarda questo settore – a parlare di cose vecchie per non dire alcunché di nuovo o almeno attuale, insomma per rifrullare aria già da tempo viziata, fritta e rifritta?*

*E dove sta la parte che riguarda la raffinazione, che pure è indicata nel titolo?*

