



SENATO DELLA REPUBBLICA

10^a COMMISSIONE **Industria, commercio, turismo**

NOTA AUDIZIONE

Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021
AS 2469

Roma, 8 febbraio 2022

Illustre Presidente, Onorevoli Senatori,

Confesercenti ringrazia per l'accordata possibilità di sviluppare alcune riflessioni in merito alla *Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021* e condividere le valutazioni sulle disposizioni che impattano maggiormente sulle attività svolte dalle nostre imprese.

➤ **ART. 2 DELEGA AL GOVERNO PER LA MAPPATURA E LA TRASPARENZA DEI REGIMI CONCESSORI DI BENI PUBBLICI**

Riteniamo di fondamentale importanza i contenuti dell'art. 2 del disegno di legge. La delega al Governo per l'adozione di una disciplina finalizzata alla costituzione e al coordinamento di un sistema informativo di rilevazione delle concessioni di beni pubblici è funzionale alla previsione di norme atte al superamento delle note problematiche relative al rinnovo delle concessioni dei beni demaniali marittimi ad uso turistico-ricreativo, così come di quelle inerenti al commercio su aree pubbliche.

▪ ***Le concessioni di posteggio del commercio su aree pubbliche***

L'onda lunga delle sentenze dell'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato ha già lambito anche il sistema del rinnovo delle concessioni di posteggio del commercio su aree pubbliche (recenti sentenze dei TAR Sardegna e Lazio).

Il legislatore, con il decreto di recepimento della "Direttiva servizi" (n. 2006/123/CE), aveva a nostro avviso risolto il problema del divieto di rinnovo automatico delle concessioni in scadenza, dando riconoscimento, con il sistema di selezioni pubbliche previsto dall'Intesa stipulata in Conferenza Unificata nel luglio 2012, all'esperienza professionale degli operatori appartenenti alla categoria.

Tutti conosciamo lo sviluppo della vicenda, con l'approvazione delle norme interne che hanno escluso il commercio su aree pubbliche dal campo di applicazione della Direttiva Bolkestein e poi previsto i rinnovi delle concessioni in scadenza il 31.12.2020 sulla base della verifica, da parte dei Comuni, della sussistenza dei requisiti soggettivi in capo agli operatori.

Tale sistema sembra ora essere messo in forse dalle richiamate sentenze del TAR, sulla base dell'estensione al commercio su aree pubbliche dei principi dei giudicati dell'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato.

Tuttavia, in alcune Regioni molti Comuni hanno già provveduto ai rinnovi delle concessioni in base alla legislazione in vigore ed altri si appresterebbero a provvedere, considerato anche che le norme emergenziali relative all'epidemia da Covid-19 consentono la conclusione dei procedimenti entro novanta giorni dalla cessazione dello stato di emergenza, se non fosse che il "riverbero" delle già menzionate sentenze rende complessa la ripresa dell'*iter* procedurale.

Come ANVA, l'Associazione dei venditori ambulanti di Confesercenti, consideriamo indispensabile una conferma, da parte dello Stato, della validità ed efficacia della normativa in essere, per togliere le amministrazioni e gli operatori commerciali da un'*impasse* che dura ormai da un decennio e che ha messo in crisi un intero comparto, in mancanza di certezza sulla valenza delle concessioni e dunque ingessando un settore per natura molto dinamico.

Un settore, quello del commercio su aree pubbliche, fra l'altro fra quelli più danneggiati dalla crisi innescata dal Covid e che risente fortemente del drastico calo dei consumi. Un settore che implica investimenti per il rinnovo delle attrezzature e dei veicoli per il trasporto e la vendita (le nuove norme sulla circolazione impongono fra l'altro l'acquisto di mezzi di nuova generazione), che non si giustificano in mancanza di certezza nella conferma dell'efficacia dei titoli concessori.

Non si ritiene ammissibile un silenzio da parte del legislatore, che comporterebbe una situazione ingestibile su scala nazionale. Tuttavia, sarebbe altrettanto esiziale un intervento che negasse il riconoscimento delle legittime aspettative degli operatori a poter svolgere la propria attività, specie se si considera che parte della categoria ha ormai ottenuto l'agognato rinnovo e, pertanto, verrebbero a realizzarsi anche pericolose sperequazioni, con il rischio di innumerevoli contenziosi.

Si ritiene che il caso-Italia implichi una valutazione particolare da parte del Governo in relazione all'applicazione dei principi della Direttiva servizi, poiché il commercio su aree pubbliche, per le sue caratteristiche intrinseche, costituisce un'attività che in pochi Paesi conosce fattispecie analoghe.

Ciò non significa che il comparto non riconosca l'esigenza di una riforma, che anzi si pone come indispensabile, ma questa deve intervenire, per evitare la chiusura di migliaia di micro-imprese e la perdita dell'occupazione per altrettanti operatori, solo dopo aver consentito a questi ultimi di allineare le proprie posizioni sulle aspettative create dalla stratificazione legislativa realizzatasi dal 2012 ad oggi.

▪ ***Le concessioni di beni demaniali marittimi ad usi turistico-ricreativo***

Almeno con riferimento alla prima tipologia di attività svolta su beni demaniali la funzione di “monitoraggio” delle concessioni, invero, era già prevista dall'art. 1, comma 676, della legge 30.12.2018, n. 145, laddove stabiliva che il DPCM con cui avrebbero dovuto essere stabiliti i termini e le modalità per la generale revisione del sistema delle concessioni demaniali marittime doveva preliminarmente prevedere: la ricognizione e mappatura del litorale e del demanio costiero-marittimo; l'individuazione della reale consistenza dello stato dei luoghi, della tipologia e del numero di concessioni attualmente vigenti nonché delle aree libere e concedibili; l'individuazione della tipologia e del numero di imprese concessionarie e sub-concessionarie; la ricognizione degli investimenti effettuati nell'ambito delle concessioni stesse e delle tempistiche di ammortamento connesse, nonché dei canoni attualmente applicati in relazione alle diverse concessioni.

Le previsioni di cui all'art. 2 della legge in esame estendono ora la ricognizione ad “*ogni altro dato utile a verificare la proficuità dell'utilizzo economico del bene in una prospettiva di tutela e valorizzazione del bene stesso nell'interesse pubblico*”, e soprattutto autorizzano la spesa di 1 milione di euro per l'anno 2022 e 2 milioni di euro per l'anno 2023 per la progettazione e la realizzazione del sistema informativo, nonché la spesa di 2 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2024 per la sua gestione, la sua manutenzione e il suo sviluppo, somme il cui stanziamento non era previsto dalla legge di bilancio per il 2019.

La ricognizione del reale stato del sistema relativo alla gestione da parte delle imprese concessionarie dei beni demaniali marittimi è indispensabile al fine di misurare, in concreto, elementi quali l'effettiva “scarsità delle risorse naturali” e la sussistenza e conseguente esigenza di tutela del principio del legittimo affidamento, che richiedono l'effettuazione di valutazioni caso per caso, e comunque attinenti le realtà territoriali, come peraltro

specificato dalla stessa sentenza della Corte di Giustizia Europea “Promoimpresa”, del 14.7.2016.

Il Consiglio di Stato, nelle sentenze dell’Adunanza Plenaria del 9.11.2021, ha evidenziato come il legislatore, anche per fare fronte alle procedure di infrazione aperte dalla Commissione europea, avesse a suo tempo “annunciato” il “riordino della materia in conformità dei principi di derivazione europea” (così l’art. 24, comma 3-septies d.l. n. 113 del 2016, convertito in legge n. 160 del 2016) e come, a dire dei giudici, la nuova normativa volta a garantire compatibilità con l’ordinamento europeo non sia mai intervenuta.

In realtà, la richiamata legge n. 145/2018 aveva previsto un percorso, condiviso da FIBA, l’Associazione dei balneari di Confesercenti, che, partendo dagli atti ricognitivi, avrebbe condotto gradualmente alla revisione del sistema delle concessioni demaniali marittime.

Ciò che è stato negativamente giudicato dal contesto della giustizia amministrativa, e prima ancora “messo in forse” dalla Commissione UE (che il 3 dicembre 2020, ritenendo che il nostro Paese, estendendo la durata delle concessioni in scadenza il 31.12.2020, non abbia ottemperato agli obblighi imposti dall’art. 12 della Direttiva sui servizi e dall’art. 49 TFUE, ha invitato la Repubblica italiana a trasmettere osservazioni in merito entro due mesi dalla ricezione della lettera di avviso, riservandosi, una volta presa conoscenza di tali osservazioni, di emettere parere motivato, al quale lo Stato dovrà conformarsi, altrimenti potendo la Commissione UE adire la Corte di Giustizia dell’Unione Europea) non è lo spirito della legge n. 145, bensì la previsione di un più lungo termine di durata delle concessioni in scadenza a dicembre 2020, considerato come un prolungamento delle proroghe precedentemente concesse dallo Stato italiano (e fra l’altro considerate possibili dalla stessa Corte di Giustizia nei termini in cui non stabilizzino indebitamente un regime di prorogatio, ciò che la legge italiana in effetti non intendeva fare – ed in merito tuttora si attendono le repliche della Commissione UE alle osservazioni del Governo, ai cui lavori anche la nostra Associazione ha fornito un fattivo contributo).

Tuttavia, nessuna Corte, di diritto interno o comunitario, ha mai messo in forse la legittimità della riforma formalmente approvata con la legge n. 145 e mai concretamente realizzata, iniziando dalle ricognizioni dello status quo, che noi consideriamo la base imprescindibile della riforma medesima.

Pertanto, è condivisibile la previsione del contenuto dell'art. 2, che dispone la ricognizione delle concessioni in essere in previsione di una revisione del sistema da attuare nei tempi adeguati, che necessariamente non potranno essere brevissimi, come riconosciuto dalla stessa adunanza plenaria del Consiglio di Stato, laddove afferma di essere consapevole del notevole impatto (anche sociale ed economico) che l'immediata "non applicazione" della normativa in essere può comportare, specie in un contesto caratterizzato da un regime che è frutto di interventi normativi stratificatisi nel corso degli anni.

➤ **ART. 8 DELEGA AL GOVERNO IN MATERIA DI TRASPORTO PUBBLICO NON DI LINEA**

Il disegno di legge sulla concorrenza costituisce, ad avviso di Federnoleggio, l'Associazione che rappresenta per Confesercenti le imprese di noleggio auto e autobus con conducente, un'occasione irripetibile per la revisione di una disciplina vetusta, non più idonea a rispondere alle esigenze di mobilità dei cittadini, a maggior ragione nell'ambito del complessivo sforzo di riforma dei settori strategici per il nostro Paese contenuto nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il settore è sicuramente tra i più duramente colpiti dalla crisi economica conseguente alla pandemia e non intravede all'orizzonte, diversamente da altri comparti economici, una vera ripresa dell'attività.

Le motivazioni della debolezza strutturale del comparto, che non è stato messo in condizione di adattarsi alla domanda di mobilità delle città, e del preoccupante ritardo nella relativa ripresa economica sono da individuare soprattutto nella complessa ed articolata disciplina di riferimento che, dalla sua entrata in vigore, ha subito plurime modificazioni normative ed interventi correttivi delle Corti di giustizia, ivi inclusa la recente sentenza della Corte Costituzionale n. 56/2020 a valle della quale, a maggior ragione, si rende necessario un intervento ordinatorio in senso pro-concorrenziale.

Gli operatori NCC svolgono la propria attività sulla base di una legge quadro approvata ormai un trentennio fa (15 gennaio 1992, n. 21) e oggetto costante di rilievi da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nell'ambito di molteplici segnalazioni al Governo ed al Parlamento (ivi inclusa la S4143, dello scorso 23 marzo 2021), le quali hanno più volte

sottolineato la necessità di armonizzazione della legislazione con i principi di corretta concorrenza e adeguata fornitura di servizi di mobilità a cittadini e turisti.

La norma, antecedente non solo alla revisione del Titolo V della Carta Costituzionale, ma anche all'adozione del Codice del Consumo, è pertanto sostanzialmente inadatta a rispondere, oggi, alle necessità di un mondo in continua evoluzione, essendo costruita su una serie di strumenti normativi che tentano, inutilmente, di sanare l'inerzia degli enti locali nella emissione di titoli autorizzativi coerenti con la domanda di mobilità del territorio.

L'imposizione di vincoli normativi alla libera iniziativa degli operatori, compresi tra limitazioni territoriali, tariffarie e di turnazione, non appare idonea a rispondere – soprattutto nella c.d. “post pandemia” – alle mutate esigenze dei clienti, che continuano a rimanere al di fuori da ogni possibile riflessione circa le necessarie modifiche a questa obsoleta disciplina. Così evidente è il bisogno di una revisione della legge quadro che, sin dalla passata legislatura, sono stati presentati alcuni disegni di legge volti ad una vera riforma del settore, possibilità – questa – annunciata anche nel corso della corrente legislatura da vari schieramenti politici. Come è noto, peraltro, una delega alla revisione della normativa di riferimento è contenuta – ancorché inattuata – all'interno dell'unico precedente di legge annuale sulla concorrenza (legge 4 agosto 2017, n. 124, commi 179 e ss.).

Nell'adozione della seconda legge annuale per il mercato e la concorrenza l'auspicio è che l'Esecutivo, nell'esercizio della delega, possa attenersi alle indicazioni dell'Autorità Antitrust, avviando un processo di vera riforma del settore del trasporto pubblico non di linea. Il Governo, peraltro, ha recentemente accolto ben due ordini del giorno (9/3278-AR 61, Nobili e 9/3278-AR 70, De Girolamo, Bruno Bossio), presentati nell'ambito della conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante “Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”, impegnandosi a procedere, nel primo provvedimento utile, ad una revisione della disciplina di settore.

Entrambi gli atti di indirizzo sono frutto di una trasversale volontà del Parlamento di correggere quelle criticità della disciplina di settore che stanno impedendo alla categoria di dispiegare tutto il proprio potenziale economico.

Quanto ai criteri della delega inseriti nell'art. 8 del provvedimento in esame, Federnoleggio condivide e sollecita soprattutto l'esigenza di adeguamento dell'offerta di servizi alle forme di mobilità che si svolgono mediante l'uso di applicazioni web che utilizzino piattaforme tecnologiche per l'interconnessione dei passeggeri e dei conducenti, che va accompagnata all'abolizione del foglio di servizio e dell'obbligo di rientro in rimessa alla fine di ogni servizio, come previsto dalla Corte Costituzionale, così come considera necessaria l'armonizzazione delle competenze degli enti locali in materia, conferendo alle Regioni un ruolo centrale.

Di fondamentale importanza, come sempre sottolineato in ogni precedente occasione di intervento, è l'adeguamento del sistema sanzionatorio, che, anche al fine di contrastare l'esercizio non autorizzato del servizio di trasporto pubblico, dovrà prevedere principi di parità di trattamento rispetto ad altri settori analoghi e individuare sanzioni proporzionate alla gravità della violazione.

➤ **ART. 11 COLONNINE DI RICARICA**

La legge 30 dicembre 2020, n. 178, all'art. 1, comma 697, prevede che, al fine di raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione nell'ambito dei trasporti e facilitare la diffusione della mobilità elettrica non solo nell'ambito urbano, i concessionari autostradali devono provvedere a dotare le tratte di propria competenza di punti di ricarica di potenza elevata, garantendo che le infrastrutture messe a disposizione consentano agli utilizzatori tempi di attesa per l'accesso al servizio non superiori a quelli offerti agli utilizzatori di veicoli a combustione interna. I concessionari autostradali provvedono a pubblicare le caratteristiche tecniche minime delle soluzioni per la ricarica di veicoli elettrici da installare sulle tratte di propria competenza e, nel caso in cui non provvedano entro uno stretto termine a dotarsi di un numero adeguato di punti di ricarica, sono tenuti a consentire a chiunque ne faccia richiesta di candidarsi all'installazione delle suddette infrastrutture all'interno delle tratte di propria competenza.

In tali casi il concessionario è tenuto a pubblicare una manifestazione di interesse volta a selezionare l'operatore, che la legge in commento vuole, all'art. 11, avvenga “*mediante*

procedure competitive, trasparenti e non discriminatorie”, sulla base delle caratteristiche tecniche della soluzione proposta, delle condizioni commerciali che valorizzino l'efficienza, la qualità e la varietà dei servizi nonché dei modelli contrattuali idonei ad assicurare la competitività dell'offerta in termini di qualità e disponibilità dei servizi.

La FAIB, Federazione dei gestori di impianti di distribuzione carburanti di Confesercenti, tiene a precisare che la norma di legge dovrebbe in ogni caso essere completata con la previsione che chiunque sia il soggetto che installi nelle tratte di competenza dei concessionari autostradali e, si suppone e si auspica, nelle aree di servizio esistenti, punti di ricarica per le auto elettriche, la gestione di tali impianti deve essere affidata necessariamente ai gestori degli impianti, i quali, completando l'offerta di carburanti già presente sulle aree, sono gli unici in grado di apportare economie di scala a favore del consumatore finale. Sarebbe altrimenti estremamente difficile gestire le colonnine con altri operatori: chi pagherebbe gli oneri di servizio? Gli spazi necessari alle ricariche? I margini ai gestori che leggi di settore riservano alla definizione di Accordi economici siglati con le Federazioni?

Nelle aree autostradali, occorre inoltre - a nostro avviso - garantire ai gestori degli impianti, nel complesso dei servizi offerti all'automobilista, la possibilità di espletare il servizio minimo di ristorazione veloce nell'area “sottopensilina”, escludendo la liceità di patti che conferiscano alle società concessionarie l'esclusiva del servizio di somministrazione di alimenti e bevande, riservando alle stesse la gestione di “isole a-concorrenziali”.

Sempre in tema di colonnine elettriche, atteso che il Paese dispone di 22.300 punti vendita di distribuzione carburanti autorizzati, si suggerisce che la normativa in materia venga indirizzata ad escludere che gli enti locali, in concorso con le *utilities* a ciò attrezzate, procedano ad ulteriore consumo di suolo e spazi pubblici sottratti ai cittadini. Sarebbe di buon senso un orientamento della normativa teso ad attrezzare le aree di servizio carburanti omogeneamente distribuite sul territorio nazionale di colonnine per le ricariche elettriche *fast*, senza sottrarre spazi utili al parcheggio auto dei cittadini, già di per sé scarsi.

➤ **ART. 23 DELEGA AL GOVERNO PER LA REVISIONE DEI PROCEDIMENTI AMMINISTRATIVI IN FUNZIONE DI SOSTEGNO ALLA CONCORRENZA**

Ai fini dell'individuazione dell'elenco dei nuovi regimi amministrativi delle attività private, della semplificazione e della reingegnerizzazione in digitale delle procedure amministrative,

il Governo è delegato, con l'art. 23, ad adottare uno o più decreti legislativi per la ricognizione, la semplificazione e l'individuazione delle attività oggetto di procedimento di segnalazione certificata di inizio attività o di silenzio assenso, nonché di quelle per le quali è necessario il titolo espresso o è sufficiente una comunicazione preventiva.

L'individuazione dei regimi amministrativi delle diverse attività è effettuata al fine di eliminare le autorizzazioni e gli adempimenti non necessari, nel rispetto dei principi del diritto dell'Unione europea relativi all'accesso alle attività di servizi e in modo da ridurre gli oneri amministrativi a carico dei cittadini e delle imprese, anche tenendo conto di quanto previsto nella tabella A del decreto legislativo 25 novembre 2016, n.222.

La Confesercenti ritiene che la razionalizzazione delle procedure e l'eliminazione di barriere all'accesso delle attività economiche, laddove inutili, siano le finalità condivisibili di un procedimento amministrativo al passo con i tempi e di una legislazione nazionale coerente con i principi eurounitari concorrenziali.

Si sottolinea, in ogni caso, l'esigenza di prestare attenzione a tutte quelle casistiche in cui, come previsto dalla stessa legislazione comunitaria, sia opportuna la conservazione di regimi autorizzatori "per motivi imperativi di interesse generale", motivi che, contrariamente a quanto ritenuto in recenti Segnalazioni dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, sono evidentemente tenuti in adeguata considerazione dal legislatore.

➤ **ART. 24 DELEGA AL GOVERNO IN MATERIA DI SEMPLIFICAZIONE DEI CONTROLLI SULLE ATTIVITÀ ECONOMICHE**

Uno dei temi su cui l'Associazione si è maggiormente spesa in tutte le occasioni date per suggerire proposte finalizzate ad assicurare la semplificazione degli adempimenti a carico delle imprese, consentendo l'efficace tutela degli interessi pubblici, è la semplificazione e razionalizzazione dei controlli.

E' dunque benvenuta la delega al Governo (art. 24 del provvedimento in esame) ad adottare uno o più decreti legislativi volti a semplificare, rendere più efficaci ed efficienti e coordinare i controlli sulle attività economiche, eliminando gli adempimenti non necessari alla tutela degli interessi pubblici, nonché delle corrispondenti attività di controllo, semplificando quelli necessari sulla base del principio di proporzionalità rispetto alle esigenze di tutela degli interessi pubblici, coordinando e programmando i controlli da parte delle amministrazioni

allo scopo di evitare duplicazioni e sovrapposizioni dei controlli e ritardi al normale esercizio delle attività dell'impresa, secondo i principi di efficacia, efficienza e proporzionalità, definendo contenuti, modalità e frequenza dei controlli anche sulla base dell'esito delle verifiche e delle ispezioni pregresse, facendo ricorso alla diffida o ad altri meccanismi di promozione dell'ottemperanza alla disciplina a tutela di interessi pubblici.

Si sottolinea l'importanza, in particolare, dell'accesso ai dati e dello scambio delle informazioni da parte dei soggetti che svolgono funzioni di controllo ai fini del coordinamento e della programmazione dei controlli anche attraverso l'interoperabilità delle banche dati, secondo la disciplina recata dal codice dell'amministrazione digitale, nonché il divieto per le pubbliche amministrazioni, nell'ambito dei controlli sulle attività economiche, di richiedere la produzione di documenti e informazioni già in loro possesso.

Da questo punto di vista si suggerisce che le procedure di controllo vengano connesse con il sistema del "fascicolo d'impresa", strumento che faciliterebbe in modo decisivo conoscibilità e adempimenti.

Infine, pur nella convinzione che le previsioni dell'art. 24 verranno certamente approvate senza frapporre ulteriore tempo ed il processo di semplificazione effettivamente realizzato, si sottolinea ancora una volta l'importanza esiziale della celerità dell'applicazione effettiva di tale norma, da anni richiesta a gran voce dall'intero contesto delle MPMI.

Pertanto, non si può non evidenziare come le varie fasi attuative siano particolarmente complesse, nella previsione del concerto tra diversi Ministeri, dell'intesa in Conferenza Unificata, del parere del Consiglio di Stato, dei pareri delle Commissioni parlamentari per materia e per i profili finanziari: pertanto l'auspicio è che il Governo faccia adeguata pressione presso le varie Autorità e gli uffici coinvolti, per il rispetto dei tempi prefissati.

➤ LA CONCORRENZA DELL'ONLINE

La sperequazione delle condizioni tra negozi "fisici" e commercio online che si è creata durante la pandemia ha portato ad uno spostamento di quote di mercato verso l'e-commerce. Secondo le nostre stime, improntate alla massima prudenza, nel 2020 sono circa 23 miliardi di acquisti online, con una crescita di circa il 30%, e la quota raggiunta da questa modalità di acquisto ha superato l'8%. Questa dinamica, seppure a ritmi più blandi è continuata anche nel 2021 anche quest'anno, con l'aumento previsto di altri 5 miliardi (quindi 28 miliardi),

sfiorando la quota del 10% del totale acquisti retail. Nel 2022, un'ulteriore spinta verso l'e-commerce è stata data dall'obbligo del green pass di base: da un sondaggio che abbiamo recentemente condotto con SWG, è possibile stimare che 2 milioni di cosiddetti 'no pass' si serviranno dei canali online in luogo dei negozi tradizionali in seguito all'introduzione della misura.

Ben inteso: l'e-commerce è un canale di vendita importante anche per gli esercizi fisici, compresi quelli “di vicinato”, che sempre di più, in particolare dopo il lockdown, hanno iniziato ad utilizzare le forme di commercio digitali. Ma tali esercizi sono ancora ben lontani dall'occupare quote di mercato paragonabili a quelle delle grandi piattaforme di intermediazione commerciale del web: i primi venti siti web italiani del commercio elettronico totalizzano il 71% del totale delle vendite, e i primi 200 il 95%.

Non solo: chi vende on line, oltre a godere spesso – nel caso di piattaforme internazionali – di una pressione fiscale decisamente più leggera di quella del retail fisico, ha a disposizione anche ingenti risorse da destinare alla promozione.

Non a caso le più importanti piattaforme di vendita sul web ormai avviano gli sconti relativi al cosiddetto “Black Friday” già da ottobre, a oltre un mese di distanza dall'ormai famoso evento.

Il rischio è che il commercio, un settore già in crisi da circa un decennio, venga definitivamente condannato a morte. Il problema non è impedire le vendite online, ma la necessità non più differibile di garantire un mercato realmente concorrenziale, nel rispetto del pluralismo distributivo.