

“Treni moderni e meno tasse la ricetta per rilanciare la spesa”

GS1 ITALY INDICOD-ECR È L'ASSOCIAZIONE CHE RACCOGLIE 35 MILA AZIENDE INDUSTRIALI E DISTRIBUTIVE DEL LARGO CONSUMO. HA FATTO STUDIARE I PROBLEMI DEL SETTORE E AVANZA ALCUNE RICHIESTE AL FUTURO GOVERNO

Luigi Dell'Olio

Milano

Le carenze sul fronte infrastrutturale e l'inasprimento della normativa fiscale sui consumi sono i due problemi principali che in questa fase attanagliano il mondo del largo consumo.

Partendo dal primo, secondo uno studio targato Bankitalia la logistica incide per il 20,6% sui costi industriali complessivi, quasi cinque punti percentuali in più rispetto alla media europea. Le cause, spiega la ricerca, sono soprattutto legate al gap infrastrutturale sugli assi principali e sui raccordi con gli snodi logistici, insieme a una frammentazione del ciclo logistico, oltre che a una scarsa integrazione tra gli operatori e a problemi nel raccordo tra i vettori. Il tutto calato in un contesto normativo che procede a tentoni senza una programmazione pluriennale.

Di questa situazione risente in

maniera pesante il settore del largo consumo, come emerso da una ricerca presentata nei giorni scorsi a Milano, intitolata “Intermodability: il settore del largo consumo e la sfida del trasporto ferroviario”. A realizzarla per GS1 Italy Indicod-Ecr (associazione italiana che raggruppa 35 mila aziende industriali e distributive operanti nel settore dei beni di largo consumo) sono stati il Politecnico di Milano e la Liuc, che hanno stimato una domanda potenziale per il settore di 450 mila unità di carico che, attraverso la rete ferroviaria che connette il sistema nazionale degli interporti, potrebbero viaggiare non più su strada ma su ferrovia. «L'efficienza del sistema Italia passa attraverso la movimentazione delle merci e il loro trasporto, che continua a essere prevalentemente su gomma (per il largo consumo il 95%) e quindi più costoso e meno sostenibile che altrove», è il pensiero di Vincenzo Tassinari, vice presidente GS1 Italy Indicod-Ecr e presidente del consiglio di gestione Coop Italia. «L'Italia sconta un divario competitivo con gli altri Paesi europei che non è più sostenibile dal nostro sistema di imprese», aggiunge, sottolineando l'impegno della filiera del largo consumo per arrivare a trasferire su treno fino al 30% delle merci trasportate. Tassinari chiede una pianificazione

nazionale centralizzata che indichi e favorisca investimenti in infrastrutture strategiche «generando così ritorni economici in termini di tempi e di costi e al tempo stesso ripercussioni significative sul versante della sostenibilità: spostare come è possibile 450 mila camion dalla strada alla rotaia significa abbattere mediamente in un anno del 55% le emissioni di anidride carbonica».

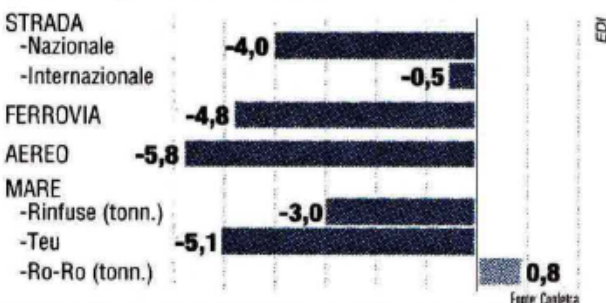
Dello studio si è parlato nel corso di una conferenza stampa convocata da Indicod per presentare una lettera aperta al governo che verrà, con l'obiettivo di rilanciare i consumi interni e sostenere le famiglie in maggiore difficoltà. «Il reddito disponibile pro-capite in termini reali è tornato indietro alla metà degli anni Ottanta», è la premessa del presidente dell'associazione (nonché ad di Kraft Italia) Valerio Di Natale. «Considerato che anche il nuovo anno si è aperto con fondamentali dell'economia molto deboli, è importante mettere in atto politiche che favoriscano il rilancio della domanda interna». Sotto accusa è in particolare l'aumento della pressione fiscale, che sta avendo risvolti pesanti sul potere d'acquisto delle famiglie, producendo un calo dei consumi. Dall'associazione arriva la richiesta di allentare gli obiettivi di avanzo primario per tornare a

puntare sulla crescita economica e sulla produttività. Da qui la richiesta di intervenire su quattro aree prioritarie: rinunciare a riforme fiscali basate su ulteriori aumenti dell'Iva, che spingono l'inflazione, riducono i consumi e peggiorano la distribuzione del reddito a svantaggio dei ceti sociali più deboli; riprendere un deciso piano di liberalizzazioni attraverso lo smantellamento di posizioni dominanti o di oligopolio, creando i presupposti per una maggiore concorrenza di mercato a tutto vantaggio dei cittadini consumatori; istituire un serio programma di sostegno ai consumi delle famiglie meno abbienti; infine promuovere un trasporto merci più efficiente e più sostenibile.

In particolare, per quanto riguarda l'Iva, uno studio di Ref Ricerche evidenzia che il passaggio dell'aliquota dal 21% al 22% (che scatterà in automatico a partire dal prossimo luglio, a meno che il nuovo esecutivo non trovi la copertura attraverso altri interventi) produrrebbe una riduzione del Pil dello 0,1%, equivalente a circa 2 miliardi di euro, mettendo in difficoltà soprattutto le famiglie a basso reddito, che destinano ai consumi tutto (o quasi) il reddito mensile. Una prospettiva che rischierebbe di generare un circolo vizioso fatto di nuove emergenze sociali, minori entrate per lo Stato e ulteriori necessità di cassa per far quadrare i conti.

IL CROLLO DEL TRAFFICO MERCI

Per vettore, var. % I sem. 2012 su I sem. 2011



“Spostare 450 mila camion dalla strada alla rotaia significa abbattere del 55% le emissioni di Co2» dice Tassinari (Coop Italia)