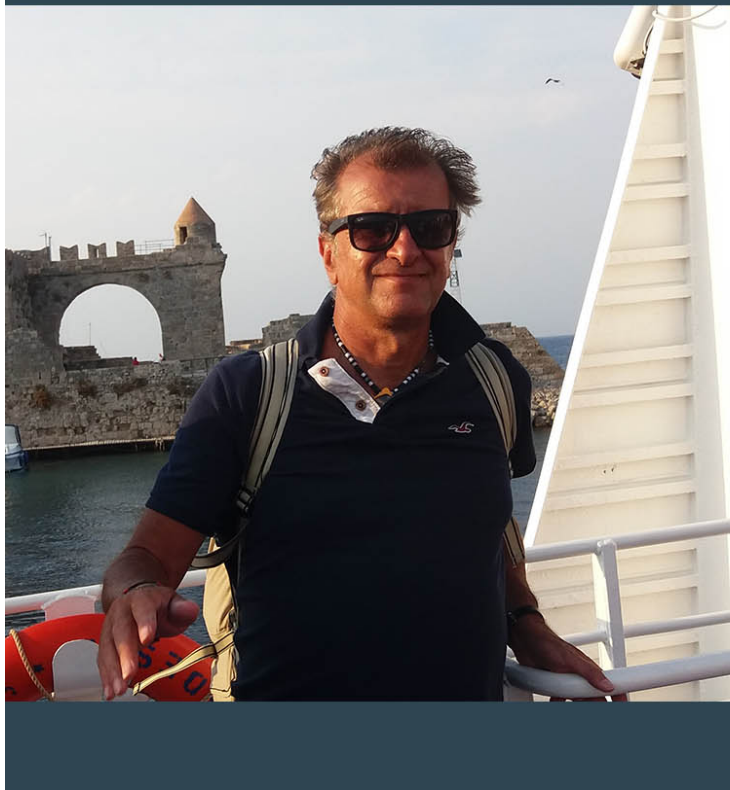




Fumagalli: il caro energia deriva da linee di fornitura con troppi 'colli di bottiglia' e dalla eccessiva speculazione finanziaria sui prodotti energetici. Ma non vi è rischio di stagflazione

E' scontro a livello europeo tra i vari Stati membri sulla strada da percorrere contro il caro-bollette derivante dalla esplosione dei prezzi di carburanti e gas. Oggi vi sarà un vertice tra i ministri dell'Energia ma all'orizzonte si profila una netta spaccatura con nove Stati ma di peso, tra i quali Austria, Paesi Bassi, Irlanda, Danimarca, Germania, Estonia, Finlandia, Lussemburgo e Lettonia, che non intendono sostenere "alcuna misura che entri in conflitto con il mercato interno del gas e dell'elettricità". In particolare sono contro all'idea di un mercato all'ingrosso, insomma alla proposta fortemente sostenuta dal presidente del Consiglio italiano Mario Draghi che chiedeva di avviare ad acquisti congiunti di gas per creare uno stoccaggio comune. Intanto però il peso dell'assenza di decisioni condivise si sta facendo sentire sulle famiglie italiane: l'Unione Consumatori ha calcolato che la corsa dei prezzi di benzina, luce e gas costerà ad una famiglia media italiana 700 euro in più per quest'anno. Si pensi che solo il caro-pieno si traduce in un incremento di costi di 340 euro per i veicoli a benzina, 300 per quelli a gasolio. Per approfondire questo tema abbiamo interpellato Andrea Fumagalli docente di Economia Politica presso il Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali all'Università di Pavia e membro fondatore di Bin-Italia specializzata in ricerche su reddito di base e trasformazioni del capitalismo.



Andrea Fumagalli - ha conseguito il Ph.D. in Economia Politica dopo periodi di ricerca presso l'Ehess di Parigi e la New School for Social Research di New York.

E' professore associato di Economia Politica presso il Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali all'Università di Pavia. Insegna all'Università di Pavia e all'Università di Bologna.

È membro fondatore del Bin-Italia, collabora al sito Effimera.org e lavora al progetto europeo PLUS. Le sue ricerche vertono sui temi della precarietà del lavoro, sul reddito di base e sulle trasformazioni del capitalismo contemporaneo. T

Tra i libri più recenti: "Economia politica del comune", *DeriveApprodi*, Roma, 2017 e "Cognitive Capitalism, Welfare and Labour", *Routledge*, Londra, 2019 (con A. Giuliani, S. Lucarelli, C. Vercellone).

Tra i saggi, "Digital Labour in the Platform Economy, Sustainability 2018"; "Una vita al lavoro: trasformazioni del Welfare e pratiche di Commonfare (Welfare del Comune)", in "Sociologia del lavoro", 2019 (con C. Morini), "Finance, Austerity and Commonfare", in *Theory, Culture and Society*, 2019; "Twenty Theses on Contemporary Capitalism (Cognitive Biocapitalism)", *Angelaki*, vol. 16, 2011.

Infografica – La Biografia dell'intervistato Andrea Fumagalli

– Sulla volatilità dei prezzi dell'energia quanto influisce l'aumento della produzione e la ripresa economica? Cioè i maggiori fabbisogni delle aziende cinesi e occidentali?

La ripresa degli ultimi mesi è tanto più forte quanto più la recessione da sindemia Covid-19 ha colpito nello scorso anno. Stiamo assistendo, dopo che i magazzini, la subfornitura e la componentistica si erano ridotte al minimo, ad una forte ripresa di domanda di beni intermedi, sia per far fronte alla domanda crescente sia per rimpinguare parte dei magazzini. Questa situazione ha reso evidente come la catena del valore globale, fondata su linee internazionali di subfornitura, sia estremamente fragile e presenti vari "colli di bottiglia" sia materiali che immateriali. Il caso del blocco del canale di Suez nel marzo del 2021 e la mancanza di autotrasportatori in Gran Bretagna di oggi a seguito del sovranismo idiota della Brexit sono due esempi paradigmatici. Infine, il prezzo dell'energia è anche influenzato dalla speculazione finanziaria sui derivati dei prodotti energetici, che anticipano al presente attese future di eccesso di domanda.

– E le tasse sui prodotti inquinanti?

Secondo il rapporto "La situazione energetica nazionale nel 2020", pubblicato dal Ministero della Transizione ecologica nel luglio 2021, il gettito delle imposte sull'energia in Italia è pari a 40,5 miliardi di euro nel 2020, con una riduzione del 14 per cento rispetto all'anno precedente. Sulla diminuzione complessiva incidono soprattutto le variazioni del gettito dell'imposta sugli oli minerali e derivati (-4,5 miliardi), sull'energia elettrica (-1,5 miliardi) e sul gas metano (-0,5 miliardi circa), riconducibili in tutti i casi alla riduzione dei consumi di prodotti energetici su cui le imposte gravano. Risultano in diminuzione anche la quota delle imposte sull'energia sul totale delle imposte e dei contributi sociali (5,3% dal 6,4% del 2019) e l'incidenza del gettito sul Pil (2,5 rispetto al 2,6 dell'anno precedente), un dato comunque di poco superiore alla media europea. Occorre far notare che l'aggravio di tale imposte per i 2/3 è a carico delle famiglie, e solo 1/3 a carico del sistema produttivo. Con riferimento ai prodotti inquinanti, le tasse sul

carbone hanno prodotto un gettito risibile, pari a 75 milioni, mentre le imposte su “sull’energia elettrica e oneri di sistema sulle fonti rinnovabili” hanno superato i 13 miliardi. C’è qualcosa che non funziona, se si considera che i “sussidi ambientalmente dannosi” (SAD), che, in qualche modo, favoriscono l’utilizzo di prodotti energetici consideranti inquinanti (compreso il gasolio per autotrazione) ammontano a ben 20 miliardi (la metà delle imposte sull’energia).

– La supertassa sui diesel rischia di tradursi in rincari per l’autotrasporto ingestibili dalle famiglie?

La supertassa sul Diesel oramai è un punto fermo del sistema fiscale italiano, che si è “specializzato” negli ultimi decenni a ridurre la progressività delle aliquote sul reddito a vantaggio delle famiglie più abbienti mentre è aumentato il carico fiscale di quelle a reddito medio e basso. Di fatto la tradizione che è cominciata con Quintino Sella e la tassa sul macinato non si è mai fermata.

Riguardo il diesel, se, come sembra, il governo ha intenzione di ridurre le agevolazioni SAD, a parità di condizioni, il prezzo del gasolio potrebbe aumentare. Molto dipende da ciò che faranno le società di raffinazione e distribuzione della benzina e del diesel. Come è noto, tali società sono lestissime ad adeguare i prezzi di vendita al rialzo del prezzo del petrolio mentre sono molto restie e lente a compiere l’operazione opposta, quando il prezzo del petrolio diminuisce. Sarebbe sicuramente più corretto che fossero le multinazionali del petrolio a sobbarcarsi i maggiori oneri della transizione ecologica.

“

**Sarebbe sicuramente più corretto
che fossero le multinazionali del petrolio
a sobbarcarsi i maggiori oneri
della transizione ecologica.**

Andrea Fumagalli



”

STRUMENTI
POLITICI

– Rischiamo la stagflazione con il caro energia e il blocco delle merci?

Non credo. La crescita economica dovrebbe proseguire per qualche anno anche se a tassi inferiori. Le opportunità di profitto e di sfruttamento del lavoro con gli effetti della sindemia sono aumentate. L’aumento dei prezzi sembra più essere l’effetto di una situazione congiunturale, così come il blocco delle merci, che avrà l’effetto di accelerare il progresso tecnologico verso soluzione di automazione dei comparti terziari e del trasporto. Il rischio, piuttosto, è che vi sia una stagnazione dei consumi e della domanda in alcune aree del mondo (tra cui l’Italia) per l’eccessiva concentrazione dei redditi e livelli salariali troppo bassi.

– I ministri Giorgetti e Cingolani hanno aperto al ‘nucleare pulito’ per accompagnare la transizione ecologica e contro il caro bolletta e il caro spesa? La Francia peraltro pensa alla realizzazione di altri sei reattori.

Non sono un esperto di nucleare, ma finché rimane irrisolto il problema dello smaltimento delle scorie l’uso del nucleare è altamente sconsigliato. Il rischio è che ci potremmo trovare tra 50 anni a fare i conti con gli effetti negativi di scelte energetiche così come oggi facciamo i conti, in termini di crisi ecologica e cambiamento climatico, con gli effetti dannosi delle produzioni ad alta intensità di CO2 e inquinanti di 50-70 anni fa.

– La calmierazione dei prezzi delle bollette per le famiglie risolve il problema o rischia solo di aumentare la richiesta di energia e doppare il mercato?

La calmierazione dei prezzi per le famiglie è stata solo parziale e non credo che avrà particolare effetti in un mercato oligopolistico come quello energetico.

//

La calmierazione dei prezzi per le famiglie è stata solo parziale e non credo che avrà particolare effetti in un mercato oligopolistico come quello energetico

Andrea Fumagalli



//

STRUMENTI
POLITICI

– Alcuni settori come quello della raffinazione che conta oltre 20mila addetti denuncia come il Governo stia concentrando risorse e attenzione solo ad alcune tecnologie senza invece pensare a sostenere la riconversione del loro settore. Eppure anche nel Regno Unito si sta vivendo una situazione analoga. È un errore dei Governi o è la fine di alcuni comparti?

Non mi pare che i settori della raffinazione stiano vivendo una crisi economica (e nemmeno è successo negli ultimi anni) e non mi pare che la richiesta di sussidi da parte dello stato si sia mai interrotta, come è prassi del capitalismo familiare italiano. Più che dare risorse a chi ne ha già in abbondanza, sarebbe forse più utile una programmazione economica, una sorta di road map, che definisca in modo chiaro tempi e modalità per l’abbandono di questi comparti assai inquinanti. Non mi sembra che ciò sia presente nel Recovery Plan del governo, al capitolo “transizione ecologica”.

– Come valuta l’acquisto e stoccaggio congiunti di gas come Ue?

È sicuramente un passo positivo. L’Europa ha la necessità di dotarsi non solo di una politica monetaria

comune ma soprattutto di una politica fiscale ed energetica comune. È tale mancanza, già alle sue origini, ad aver costituito un'Europa monca, consentendo in tal modo di dare spazio agli appetiti nazionalistici e a politiche di dumping sociale e fiscale (i paradisi fiscali maggiori – Irlanda, Olanda e Lussemburgo – sono infatti in Europa).

– Pechino ha aumentato del 6% la produzione di energia dalle sue centrali a carbone per far fronte al caro gas. Biden vede affossata la sua rivoluzione climatica dal senatore democratico Manchin. È la parola fine al dialogo sulla transizione ecologica?

Spero proprio di no. Tutto dipenderà da quanto un'opinione pubblica attenta alla problematica ecologiche (ovvero attenta alla vita umana e animale) sarà in grado di farsi sentire. Che i governi, dietro i loro bla, bla, portino avanti gli interessi di alcuni lobby e potentati economici, non è una novità: è storia antica. Il problema oggi è aggravato dal fatto che gli spazi di democrazia e di conflitto si sono in modo preoccupante ristretti ma credo che bisogna essere fiduciosi nelle nuove generazioni che saranno in grado di scalzare questa imperante gerontocrazia.

[Read More](#)
