fuori collana

La lotta di classe dietro la questione delle accise

Fabrizio Venafro
31 Agosto 2026

In una contingenza di caro carburanti, il governo naviga a vista con decreti che allevino il costo alla pompa per i consumatori. Ma, se la coperta è corta, coprendo la testa si scoprono i piedi e viceversa.

Il compromesso (infranto) tra capitale e lavoro

Si tratta di un problema ricorrente, quando si deve far fronte a un processo inflattivo con ricadute importanti sul potere di spesa delle persone. Ora, poiché le accise non sono altro che tasse, occorre fare una riflessione ampia sul ruolo della tassazione. Quest'ultima è lo strumento per far funzionare la macchina statale in tutti i suoi ambiti. Come spiegava James O'Connor, lo Stato capitalista è chiamato a svolgere due compiti fondamentali: garantire il processo di accumulazione capitalista e renderlo legittimo, ossia creare consenso sociale attorno al primo compito. L'accumulazione, senza consenso, genera conflitto. Nel secondo dopoguerra, la legittimazione passava anche attraverso lo stato sociale che, mediante varie forme di intervento, integra i salari altrimenti erosi dalla dinamica capitalista. Lo Stato si fa carico di fornire servizi a basso costo, quali sanità e istruzione (oltre che la costruzione di infrastrutture, mantenimento dei beni culturali e ambientali, garanzia della difesa e dell'ordine pubblico), quindi sostiene la domanda di beni di consumo delle famiglie che, altrimenti, sarebbero costrette a dirottare i risparmi per garantirsi cure e istruzione. Quella che è passata alla storia come l'*età dell'oro* era il frutto di un compromesso tra capitale e lavoro, e prevedeva il

finanziamento del welfare attraverso una tassazione progressiva che garantiva un contributo maggiore da parte dei più abbienti.

La rottura di quel compromesso ha comportato anche una profonda rivisitazione del sistema fiscale in direzione di una fiscalità decisamente generosa nei confronti della parte più ricca della società. La progressività delle aliquote si è drasticamente ridotta – fino a diventare addirittura regressiva in Italia per il 7% più ricco – e ciò ha comportato una altrettanto drastica riduzione delle entrate dello Stato. Quindi, ha preso avvio la lenta ma inesorabile demolizione dello Stato sociale, di cui oggi possiamo sperimentare gli effetti quando ci scontriamo con lunghissime liste di attesa per una visita medica o per inserire i bambini nei nidi. L'erosione del welfare ha coinciso con un'altra forma di welfare, quello a favore delle aziende; un *corporate welfare* sotto forma di incentivi, defiscalizzazione, commesse pubbliche e finanziamenti diretti.

Chi ci guadagna dal taglio delle accise?

Ciò che accade per quanto riguarda le accise sui carburanti rappresenta bene la preminenza del *corporate welfare* sul *welfare state*. Perché l'abbassamento delle accise va ad intaccare la fiscalità generale, già in sofferenza, lasciando intatta la quota profitti. Quindi, la riduzione delle accise, mascherata da intervento a favore del consumatore, è in realtà un favore alle aziende. Il sollievo immediato alla pompa della benzina si traduce in termini di erosione dei servizi pubblici. I vari tagli hanno comportato una perdita per l'erario di oltre 2 miliardi di euro, mentre 138 milioni dovrebbe costare la proroga del taglio fino al 5 settembre. Questa quota è stata sottratta alla capacità di spesa dello Stato. Non è una misura indolore, tanto che il governo si affanna a trovare soldi per finanziare l'ulteriore taglio. Una tassazione degli extraprofitti potrebbe dare un po' di sollievo. Si stima che, grazie al conflitto iraniano e alla crisi dello stretto di Hormuz, nel primo semestre 2026, le compagnie petrolifere abbiano generato profitti del 49% più alti rispetto a quelli registrati nel primo semestre 2025. Solo l'Eni ha aumentato del 45% i propri introiti. Evidentemente, la guerra costituisce una tragedia per i popoli direttamente coinvolti, un disagio per chi subisce a distanza il contraccolpo della chiusura dello stretto, ma è fonte di arricchimento per il capitale, e in questo caso per il capitale fossile, ossia uno dei maggiori responsabili della crisi climatica in corso. Eppure, ci sono remore a tassarne i profitti derivanti dalla sofferenza e

dal sangue di molti, e che sembrano meritare maggiore tutela di quanto non ne meritino i diritti e i bisogni della collettività.

Per una tassazione dei grandi patrimoni!

Per fare un ulteriore ragionamento sulle cifre, consideriamo le entrate attese dai proponenti del disegno di legge per una tassazione sui grandi patrimoni. Si tratta di una tassazione rivolta all'1% più ricco degli italiani, in grado di garantire all'erario tra i 26 e i 65 miliardi di euro l'anno. Le risorse sarebbero vincolate al finanziamento di sanità, istruzione, politiche abitative, sicurezza sul lavoro, disabilità, sostegno al reddito e riduzione del carico fiscale sul lavoro. In sostanza, si chiede un contributo maggiore alla parte più agiata della società per finanziare quel welfare-state che costituisce un argine alle disuguaglianze e alle ingiustizie prodotte dalle logiche neoliberali.

Se confrontiamo i 2 miliardi necessari per rendere meno traumatico un pieno di carburante alla pompa di benzina con l'entità delle risorse che deriverebbero da un contributo di solidarietà richiesto ai grandi patrimoni, emerge con chiarezza la dimensione della posta in gioco. Da una parte uno Stato che fatica a reperire risorse per abbattere le accise; dall'altra, un'enorme disponibilità di risorse nelle mani delle fasce più abbienti della popolazione.

Occorre inoltre considerare che la tassazione dell'1% più ricco, come la tassazione degli extraprofitti delle compagnie petrolifere, rappresentano una misura di redistribuzione e di equità, mentre il taglio delle accise è, per sua natura, una misura lineare e indiscriminata. A beneficiarne maggiormente sarebbero proprio le fasce agiate che presumibilmente hanno consumi di carburante superiori alla media. Si corre poi il rischio di trasformare un beneficio immediato in un costo differito: l'odierno risparmio alla pompa di benzina porta a ritrovarsi a pagare il conto in termini di prestazioni sanitarie, educative, abitative e di altri servizi pubblici.

In questo senso, il taglio delle accise assume la fisionomia di un prestito che la maggioranza della popolazione fa a sé stessa: un sollievo immediato, finanziato però sottraendo risorse a servizi di cui quella stessa maggioranza avrà bisogno nel tempo.

Operare per una o l'altra scelta non è questione puramente tecnica, ma eminentemente politica. Rifiutare la patrimoniale o una tassazione degli

extraprofitti e preferire la riduzione delle accise significa scegliere su chi scaricare il costo delle crisi e chi, invece, debba esserne protetto. Il dibattito su tasse, accise e bilanci pubblici cela i rapporti di forza e di distribuzione del potere nella società. Le scelte fatte ci danno un’indicazione chiara da quale parte questo governo abbia deciso di stare e quali consideri i suoi interlocutori privilegiati.