

INTERVENTI

Claudio Ceccato

DIE HARD

IL CAPITALISMO TRA PANDEMIA
E CRISI PERMANENTE

Il 20 gennaio 2022 usciva per il canale televisivo e media Cnbc un'intervista a Janet Yellen, segretaria al Tesoro del presidente Joe Biden, nella quale lei stessa dichiarava che l'inflazione sarebbe potuta tornare intorno al valore-obiettivo del 2% annuo entro pochi mesi. Non poteva immaginare quanto lontane sarebbero state dalla realtà le sue ottimistiche previsioni. Il mondo usciva a fatica da due anni di pandemia e l'economia viaggiava tra stime di crescita al ribasso, inflazione galoppante, catene di approvvigionamento di materie prime, beni capitali e prodotti finiti strozzati a momenti e in luoghi alterni. Inoltre, i governi di diversi paesi avevano appena approvato dei piani di salvataggio in stile

whatever it takes, come definiti in un celebre discorso di Mario Draghi in piena crisi del debito sovrano. Si aggiunga che in Cina, a causa della strategia "zero covid", ancora nel gennaio 2022 si trovavano in lockdown rigido tredici milioni di abitanti della città di Xi'an, e a quest'ultimo sarebbero seguiti altri lockdown locali che di volta in volta hanno riguardato decine di milioni di persone (tra le altre, anche se con modalità differenti, Shanghai e Pechino), con ulteriori ripercussioni sulle aspettative di crescita del paese. Tutti ingredienti buoni per cucinare un disastro, a cui si è aggiunta la guerra in Ucraina, iniziata

ufficialmente il 24 febbraio 2022. Metodologicamente,

ha poco senso sezionare la fase economica dell'estate 2022 al fine di prendere in considerazione solamente, tra i fattori che hanno portato alla situazione attuale, quelli riferibili alla pandemia da covid-19, anche per la difficoltà di individuare un "giorno zero" in cui il riverbero delle tensioni nell'est Europa abbia effettivamente impattato sull'economia (nell'opinione di chi scrive, si tratta di un momento precedente a quello che viene comunemente considerato come l'inizio delle ostilità). Si può tuttavia cercare di indagare la direzione generale della dialettica

Table 1.1. Overview of the World Economic Outlook
(Percent change, unless noted otherwise)

| | 2018 |
|---|------------|
| World Output | 3.6 |
| Advanced Economies | 2.3 |
| United States | 2.9 |
| Euro Area | 1.9 |
| Germany ² | 1.5 |
| France | 1.7 |
| Italy | 0.9 |
| Spain | 2.6 |
| Japan | 0.8 |
| United Kingdom | 1.4 |
| Canada | 1.9 |
| Other Advanced Economies ³ | 2.6 |
| Emerging Market and Developing Economies | 4.5 |
| Emerging and Developing Asia | 6.4 |
| China | 6.6 |
| India ⁴ | 6.8 |
| ASEAN-5 ⁵ | 5.2 |
| Emerging and Developing Europe | 3.1 |
| Russia | 2.3 |
| Latin America and the Caribbean | 1.0 |
| Brazil | 1.1 |
| Mexico | 2.0 |
| Middle East and Central Asia | 1.9 |
| Saudi Arabia | 2.4 |
| Sub-Saharan Africa | 3.2 |
| Nigeria | 1.9 |
| South Africa | 0.8 |

Panoramica delle previsioni di crescita, Fmi,
World economic outlook, ottobre 2019

economica precedente e contemporanea all'esplosione della pandemia, in modo tale che l'analisi possa costituire uno strumento per meglio leggere gli eventi successivi e non incorrere nell'errore di isolare fenomeni secondari ed elevarli a determinanti o fondamentali. Nell'autunno del 2019, come riporta il *World economic outlook* del Fondo monetario internazionale (Fmi 2019), la crescita economica globale scontava una netta contrazione, in particolare nelle economie avanzate (Usa e Unione europea, Ue), ma anche nei mercati emergenti e "in via di sviluppo" come Cina e Brasile. Non proprio la situazione migliore in cui collocare uno shock esogeno come lo

scoppio di una pandemia.

A caratterizzare il rallentamento della crescita era il settore industriale, trainato a sua volta dalla contrazione del settore automotive, a causa, tra l'altro, del blocco degli incentivi agli acquisti in Cina e alle politiche restrittive sulle performance ambientali in Europa. Per dare un'idea di quanto sia importante il comparto per l'economia globale, basti pensare che nel 2018 l'export di vetture finite e componenti contava per l'8% di tutti i beni esportati nel mondo e che questa industria è la seconda consumatrice globale di acciaio e alluminio. Un altro fattore di difficoltà per l'output industriale derivava dalle crescenti tensioni tra Usa e Cina sui dazi, che

avevano portato all'aumento del prezzo di alcuni beni intermedi e a una crescente incertezza sul futuro, con conseguente riduzione degli investimenti in macchinari e attrezzature. In assonanza con la contrazione della crescita dell'output dell'industria, la crescita commerciale è stata prossima allo zero, appunto perché gli investimenti sono relativamente intensivi in beni intermedi altamente commercializzati tra paesi. Il contributo maggiore a questo dato deriva, da un punto di vista geografico, dalla diminuzione dell'import di Cina e Asia orientale. Al contrario, invece, si è comportato il settore dei servizi,

| Projections | | Difference from July 2019 WEO Update ¹ | | Difference from April 2019 WEO ¹ | |
|-------------|------------|---|-------------|---|-------------|
| 2019 | 2020 | 2019 | 2020 | 2019 | 2020 |
| 3.0 | 3.4 | -0.2 | -0.1 | -0.3 | -0.2 |
| 1.7 | 1.7 | -0.2 | 0.0 | -0.1 | 0.0 |
| 2.4 | 2.1 | -0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.2 |
| 1.2 | 1.4 | -0.1 | -0.2 | -0.1 | -0.1 |
| 0.5 | 1.2 | -0.2 | -0.5 | -0.3 | -0.2 |
| 1.2 | 1.3 | -0.1 | -0.1 | -0.1 | -0.1 |
| 0.0 | 0.5 | -0.1 | -0.3 | -0.1 | -0.4 |
| 2.2 | 1.8 | -0.1 | -0.1 | 0.1 | -0.1 |
| 0.9 | 0.5 | 0.0 | 0.1 | -0.1 | 0.0 |
| 1.2 | 1.4 | -0.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| 1.5 | 1.8 | 0.0 | -0.1 | 0.0 | -0.1 |
| 1.6 | 2.0 | -0.5 | -0.4 | -0.6 | -0.5 |
| 3.9 | 4.6 | -0.2 | -0.1 | -0.5 | -0.2 |
| 5.9 | 6.0 | -0.3 | -0.2 | -0.4 | -0.3 |
| 6.1 | 5.8 | -0.1 | -0.2 | -0.2 | -0.3 |
| 6.1 | 7.0 | -0.9 | -0.2 | -1.2 | -0.5 |
| 4.8 | 4.9 | -0.2 | -0.2 | -0.3 | -0.3 |
| 1.8 | 2.5 | 0.6 | 0.4 | 0.6 | 0.2 |
| 1.1 | 1.9 | -0.1 | 0.0 | -0.5 | 0.2 |
| 0.2 | 1.8 | -0.4 | -0.5 | -1.2 | -0.6 |
| 0.9 | 2.0 | 0.1 | -0.4 | -1.2 | -0.5 |
| 0.4 | 1.3 | -0.5 | -0.6 | -1.2 | -0.6 |
| 0.9 | 2.9 | -0.5 | -0.3 | -0.9 | -0.4 |
| 0.2 | 2.2 | -1.7 | -0.8 | -1.6 | 0.1 |
| 3.2 | 3.6 | -0.2 | 0.0 | -0.3 | -0.1 |
| 2.3 | 2.5 | 0.0 | -0.1 | 0.2 | 0.0 |
| 0.7 | 1.1 | 0.0 | 0.0 | -0.5 | -0.4 |

in cui il ciclo favorevole output-occupazione-fiducia dei consumatori ha portato a tassi di crescita sempre espansivi. Parlando di numeri, sempre il Fmi prevedeva una modesta crescita dell'economia globale per il 2019 e il 2020, leggermente inferiore a quella stimata a luglio e ad aprile per lo stesso periodo: rispettivamente 3% per il 2019 e 3,4% per il 2020 quella mondiale. In particolare, 2,4% e 2,1% per gli Usa; 1,2% e 1,4% per l'area euro; 6,1% e 5,8% per la Cina.

Si comprende bene come, con queste cifre, nel mondo occidentale il margine di manovra per fronteggiare un ulteriore stop dell'economia fosse veramente limitato. A fronte di questi tassi di crescita contenuti, l'inflazione non subiva pressioni al rialzo, per via delle deboli spinte delle quote salariali, ma anche in virtù del calo dei prezzi delle materie prime, dovuto

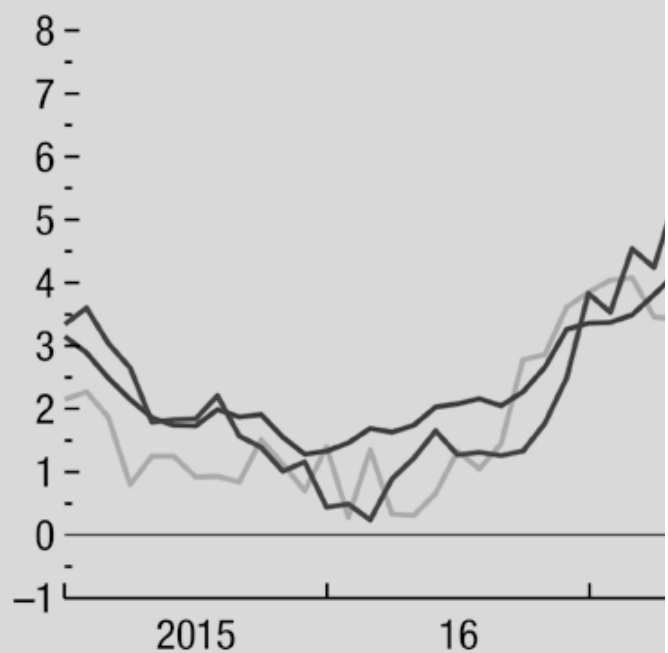
principalmente a una debole domanda, in particolare di petrolio, gas e carbone. A causa di diversi fattori di influenza contrastanti tra di loro – come la già citata imposizione dei dazi commerciali e le relative ritorsioni, le trattative per la Brexit, le tensioni geopolitiche –, i mercati finanziari dell'era precedente il covid erano già caratterizzati da volatilità, anche se visti gli sviluppi successivi l'indice Vix, comunemente usato per misurare l'ampiezza dell'instabilità finanziaria, si attestava su valori più bassi di quelli attuali.

Si aggiunga a ciò l'atteggiamento

accomodante delle banche centrali di Usa e Ue – ma anche quelle di vari paesi come il Brasile, l'India e la stessa Cina – nei confronti dei mercati, con tassi di interesse che erano stati ritoccati al ribasso (e in alcuni casi hanno raggiunto valori negativi) e programmi di acquisto del debito per sostenere la liquidità dell'economia.

Come è noto, mentre il Fmi pubblicava queste stime il virus stava già circolando in più di un paese del mondo e avrebbe trasformato i moderati tassi di crescita dei paesi occidentali e quelli più sostenuti dei paesi "in via di sviluppo" in cifre nettamente negative. A livello globale, nel 2020 la crescita del pil si è attestata intorno al -3%, peggio di

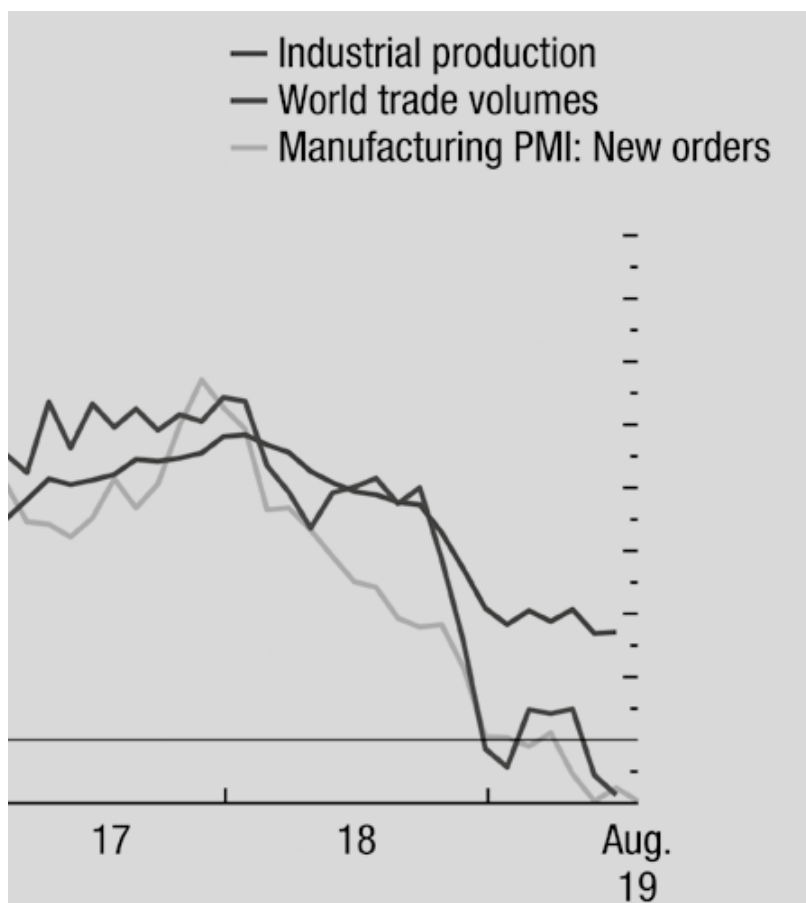
1. World Trade, Industrial Production, and Manufacturing PMI (Deviations from 50 for manufacturing PMI)



Produzione industriale, commercio globale e indice pmi, Fmi, *World economic outlook*, ottobre 2019

quanto successo con la crisi finanziaria del 2008-2009. Invece di addentrarsi nelle migliaia di pagine di dati e numeri che specificano questo -3%, guardando al filo conduttore che ha portato alla fase economica attuale, risulta più utile concentrarsi sulle conseguenze dello scoppio della pandemia, senza descrivere una fotografia – per quanto ad alta definizione – dell'immediato momento dello scoppio. Quindi, vista la direzione già intrapresa dalla congiuntura economica precedente la primavera del 2020, quali effetti ha generato la pandemia? Vi possono essere tre filoni di indagine: il massiccio intervento dello stato nell'economia, l'aumento dell'inflazione e il rallentamento della spinta globalizzatrice, intesa come misura degli scambi e delle relazioni economiche e commerciali tra diverse aree e

paesi. È chiaro che i tre aspetti sono strettamente collegati tra loro: l'inflazione è scaturita da una tempesta perfetta di aumento del costo delle materie prime, colli di bottiglia delle catene di approvvigionamento e, appunto, una spinta centrale all'economia che ha portato a un aumento della liquidità in circolazione. Parimenti, il rialzo dei prezzi è scaturito, tra gli altri fattori, dalla difficoltà della ripresa dei commerci globali in corrispondenza della fine – anche se temporanea – dei lockdown e dell'aumento del costo delle spedizioni.



INTERVENTI

Il prolungamento obbligato delle festività del capodanno cinese del 2020 ha portato a una pesante limitazione della produzione industriale. Uno studio ipotizza che il calo della produzione nella sola provincia di Hubei sia risultato in una diminuzione del 7% delle importazioni delle aziende francesi che acquistano beni intermedi dalla Cina, rispetto a un campione di controllo che ha fornitori non cinesi (Lafrogne-Joussier, Martin e Mejean 2022). Il Fmi ha calcolato che il crollo del commercio globale in beni sia del 12,2%, mentre quello dei servizi del 21,4% (Fmi 2022). Se nel settore dei servizi la ripresa è stata lenta, nel settore dei beni essa è stata, per così dire, sorprendentemente veloce, con un ritorno ai livelli pre-pandemia già nell'ottobre del 2021. Nel primo quadrimestre del 2020 il commercio di beni altamente intensivi nella

catena globale del valore è crollato del 30%, in particolar modo quello del settore automotive. In questo caso, la contrazione è stata nell'immediato dal lato della domanda e dell'offerta, e successivamente passata in modo esclusivo al lato dell'offerta, a causa del pessimismo sulla ripresa dei consumi e alle carenze sul mercato di semiconduttori. Come mai? Perché, mentre la domanda di autovetture crollava, vi è stata anche una contrazione della capacità produttiva per via della chiusura degli stabilimenti dovuta ai diversi lockdown, mentre subiva notevoli perdite il

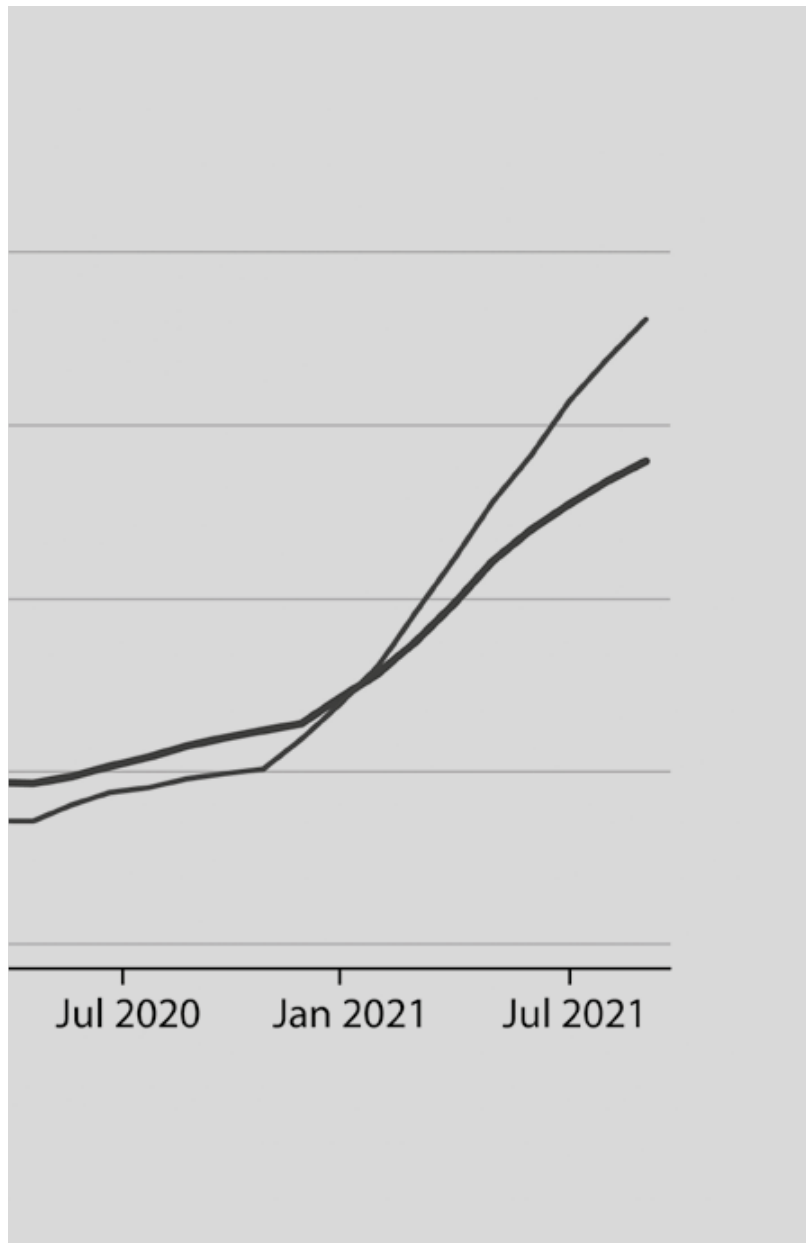
comparto dei servizi definiti *aftermarket*, come manutenzione e riparazioni. Al contempo aumentava la domanda di chip e schede per beni elettronici, a causa, tra le altre cose, della diffusione del lavoro da remoto con conseguente implementazione tecnologica delle postazioni di lavoro domestiche. Quando nella seconda metà del 2020 sono riprese le richieste di autovetture (negli Usa il livello di vendite di auto nel 2021 è stato il più alto dei precedenti 14 anni), il mercato dei chip era già saturo, con ovvi conseguenti colli di bottiglia e aumento dei costi. Riflettendo sempre sul settore automotive, occorre sottolineare le caratteristiche stesse della *supply chain*, basata sull'approccio *just in time* che non prevede riserve di magazzino di materie prime e di prodotti finiti, e che comporta fattori di rischio notevoli in caso di interruzioni delle catene di approvvigionamento (Martinelli 2021).

Il caso dei semiconduttori, poi, è importante per due motivi (Leibovici e Dunn 2021): il primo consiste nel fatto che, di 226 categorie di prodotti industriali, il 25% ha i semiconduttori come input diretto; il secondo è



Leibovici, F. e Dunn, J. (2021) *Supply chain bottlenecks and inflation: the role of semiconductors*, «Economic synopses», n. 28

che, sebbene rappresentino una parte minoritaria del costo finale del prodotto, essi sono quasi impossibili da sostituire e l'industria che li realizza necessita di enormi sforzi per incrementarne la produzione. Ci si è soffermati sui casi di auto e semiconduttori perché, oltre a essere, come sottolineato, settori fondamentali dell'economia industriale (e non solo) globale, essi sono esplicativi di una dinamica innescatasi in maniera diffusa sia geograficamente (in diversi paesi), sia cronologicamente (in diversi momenti), non essendoci stata sincronia



nella diffusione dei picchi di casi di contagio (e delle relative chiusure) tra le diverse aree del mondo. Per meglio comprendere l'entità del rimbalzo della domanda di beni successivo al crollo della primavera 2020, si pensi che nel dicembre 2021 il tempo medio di navigazione nel trasporto di merci era aumentato del 25% rispetto al periodo prepandemia (Cerdeiro, Komaromi e Liu 2022) e, di conseguenza, era cresciuto anche il costo delle spedizioni. Un fattore determinante ad avviso di chi scrive è che lo stesso studio (Cerdeiro, Komaromi e Liu 2022) nota che, alla diminuzione del traffico marittimo dovuta ai colli di bottiglia delle catene produttive, non sia conseguito un aumento della velocità di smaltimento dei container nei porti. Le navi

continuavano a sostare nei porti *nonostante* una diminuzione dei volumi. La prima (errata) ipotesi può essere che alcune autorità portuali abbiano intenzionalmente rallentato la gestione al fine di aumentare (drogare) i profitti. Come sostiene l'economista Jack Rasmus (2022), il problema è consistito nel fatto che al momento del rientro dall'emergenza i lavoratori del porto e del settore dei trasporti erano banalmente *drifted away* (lontani), quindi non disponibili. Ciò non esclude che nei settori dove vigono delle condizioni di monopolio o

semimonopolio, anche in quelli non interessati dagli *shortages*, qualcuno abbia approfittato della propria posizione per aumentare i profitti: e questo lo spiegò già Lenin nel suo “imperialismo” più di cento anni fa. Quello di speculazione è però un concetto morale, nato forse da chi vede nel capitalismo un sistema che può essere efficiente se tutti sono onesti, ma non ha alcun valore se si esamina l’andamento della storia dell’economia.

Alla congiuntura attuale non si arriva solo con queste tendenze. Oltre agli shock dell’equilibrio domanda-offerta, bisogna infatti tenere presente che già prima del 2020, come si è visto, i mercati erano artificialmente drogati da denaro a basso costo, a cui si è aggiunta l’ulteriore pioggia di denaro pubblico sull’economia, attraverso politiche fiscali e di aiuti al reddito. Di questi elementi difficilmente si può cogliere quale sia stato più determinante degli altri, perché, se si vedono gli squilibri riassunti qui come eccezionali, anche la mole degli interventi pubblici a sostegno all’economia non è certamente ordinaria. In Europa il bilancio consolidato della Banca centrale europea è arrivato a sfiorare i 5.400 miliardi di euro nel maggio del 2020, mentre nel 2013, poco dopo la crisi del debito sovrano, si attestava intorno ai 3.000 miliardi di euro (Claeys 2020). Negli Stati Uniti, l’American rescue plan ha stanziato 1.900 miliardi di dollari tra aiuti alle famiglie, alle imprese e investimenti nei vaccini e nelle infrastrutture. Ci basta questo per sottolineare la mole di impegno delle istituzioni statali e sovrastatali, che si aggiunge a quantità di debito sovrano già in molti casi superiore al pil nazionale, e con tassi di crescita sicuramente modesti (ancora, si sommano elementi di fragilità a una situazione già fragile). Su questo argomento si innesta il discorso dell’incremento della spesa bellica nel mondo a fronte di quanto accaduto agli inizi del 2022, che meriterebbe una trattazione a parte.

Il 5 maggio 2020 «Milano finanza» titolava: *Perché il sistema capitalistico è praticamente morto?*¹. Se abbia avuto (o avrà) ragione non spetta a questo testo definirlo, ma gli elementi qui discussi possono aiutare a capire a che stadio si trovi questo stesso sistema.

① Novelli, M., *Perché il sistema capitalistico è praticamente morto?*, «Milano finanza», 5 maggio 2020.

BIBLIOGRAFIA

Cerdeiro, D., Komaromi, A. e Liu, Y.
(2022) *Supply chains and port congestion around the world*, «Imf working paper», <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2022/03/25/Supply-Chains-and-Port-Congestion-Around-the-World-515673>.

Claeys, G.
(2020) *The Ecb in the covid-19 crisis: whatever it takes, within its mandate*, «European Parliament's Committee on Economic and Monetary Affairs», https://www.europarl.europa.eu/cmsdata/207681/BRUEGEL_FINAL%20online.pdf.

Fondo monetario internazionale (Fmi)
(2019, 2022) *World economic outlook*, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO>.

Lafrogne-Joussier, R., Martin, J. e Mejean, I.
(2022) *Supply shocks in supply chains: evidence from the early lockdown in China*, «Imf economic review», <https://link.springer.com/article/10.1057/s41308-022-00166-8>.

Leibovici, F. e Dunn, J.
(2021) *Supply chain bottlenecks and inflation: the role of semiconductors*, «Economic synopses», n. 28, <https://research.stlouisfed.org/publications/economic-synopses/2021/12/16/supply-chain-bottlenecks-and-inflation-the-role-of-semiconductors>.

Martinelli, C.
(2021) *L'impatto del covid-19 sul settore automotive: i casi Fca, Renault e Volkswagen*, Tesi di laurea, Università degli studi di Pisa.

Rasmus, J.
(2022) *The anatomy of inflation*, «La progressive», <https://www.laprogressive.com/economic-equality/anatomy-of-inflation>.

Tutti i link di questo articolo si intendono consultati l'ultima volta il 21 novembre 2022.