

## ANALISI D'OPERE

Con tali rilievi il L. tocca il punto cruciale del rinnovamento della scienza economica. Così grave è la difficoltà di ripensare la scienza economica in funzione di una direttiva etica dello Stato che non mancano studiosi cui il compito sembra troppo arduo e che ritengono impossibile fare più della scienza economica. Ma il L. non abbraccia tale visione pessimistica. Egli serba fede nella scienza, e vede bene che la difficoltà si può superare sforzandosi di precisare i criteri fondamentali in base a cui opera lo Stato nella sfera economica, vale a dire di precisare i fini cui è rivolta l'azione dello Stato.

L'A. non tratta con ampiezza questo punto importantissimo; ma esprime ben chiaramente il proprio pensiero nella Prefazione, allorchè illustra il presupposto su cui baserà la considerazione dell'azione statale. « Il giudizio sulla azione dello Stato è in rapporto al presupposto del benessere della Nazione. Uno Stato che opera sull'economia si suppone abbia la sola bussola del benessere dei suoi cittadini e che adotti le misure che la storia, l'esperienza e la conoscenza teorica consigliano, con il solo fine che una dose maggiore di benessere complessivo venga acquisito o la massa dei beni esistenti sia meglio divisa fra le classi sociali, o che altrimenti per vie indirette od anche remote un miglioramento si verifichi e ricada con equo riparto su tutti i cittadini » (pag. XII). Con espressione sintetica si può dire che anche il L. accetta questa idea: il rinnovamento della Scienza economica consiste nel ripensare il processo economico come orientato alla « giustizia sociale » quale meta dello Stato. Sotto questo aspetto il volume del L. rappresenta un ottimo contributo allo chiarificazione delle basi della economia nuova.

L'aumentata attività statale in campo economico non resta, nel volume del L., semplice asserzione. Di essa l'A. dà ampia illustrazione storica. Se non è nuova la spiegazione della trasformazione dello Stato che egli ci offre, è nuova l'enfasi con cui il noto studioso di Sorel, del socialismo, del proletariato, ecc. accentua l'importanza del movimento operaio a partire dal Manifesto dei Comunisti, e, soprattutto, sotto l'influenza del Sindacalismo.

Non mancano nel volume spunti acuti ed interessanti anche riguardo al Corporativismo. E' difficile non esser d'accordo con l'A. quando afferma che la corporazione, pur essendo — giuridicamente — organo dello Stato, è espressione di forze distinte dallo Stato, le quali lo Stato modera e disciplina. È difficile però seguire l'A. nel vedere che la corporazione divenuta negazione dialettica dello Stato, svuota lo Stato d'ogni sua funzione. Non si ritornerebbe così in pieno sindacalismo?

F. VITO

J. MINEUR, *La réglementation conventionnelle des salaires en Belgique*, un vol. di pag. 328, Gembloux, Duculot, 1936.

Quest'opera, che fa parte della nota « Collezione della Scuola di Scienze Politiche e Sociali dell'Università Cattolica di Lovanio » ha il merito di avere felicemente illuminato il « punto cruciale dell'organizzazione dei rapporti collettivi di lavoro » nel Belgio dei due ultimi decenni. Il problema dell'altezza e delle modalità del salario, che nel dopoguerra più che mai ha tormentato le menti degli uomini politici e degli organizzatori sindacali di tutti i paesi, è stato orientato nel Belgio verso una soluzione grazie agli istituti delle Convenzioni collettive e delle Commissioni paritarie.

Di tali istituti l'A. studia le origini storiche ed il parallelo sviluppo per poi studiare ampiamente la loro azione regolatrice dei salari nelle varie branche dell'industria belga, con particolare riguardo all'industria estrattiva, metallurgica, vetraria, alimentare, a quella dell'abbigliamento, tipografica e dei trasporti.

Dopo questa parte descrittiva, che presenta un indubbio interesse, perchè indirettamente essa serve ad illuminare molteplici manifestazioni del Belgio industriale, l'A. induttivamente si propone di ricostruire i principi generali della regolamentazione convenzionale dei salari. Ottimo il capitolo in cui il Mineur, studiando le conseguenze economiche dell'azione regolatrice dei salari, rileva l'influenza esercitata dai suddetti istituti sui tassi del salario nominale e reale. L'opera si chiude con utili confronti tra il regime della determinazione salariale nel Belgio e analoghe esperienze in paesi stranieri. Quanto alle pagine conclusive va notato che l'A., come mostra di conoscere quanto avviene in Inghilterra e in Germania, poteva ottima-

mente ricordare la politica salariale italiana come manifestazione di quell'orientamento generale verso una organizzata regolamentazione dei rapporti collettivi, che ormai si vanno imponendo — come dice lo stesso Mineur — ovunque i popoli abbiano raggiunto o vogliano raggiungere un certo livello di civiltà.

G. BARBIERI

F. TAJANI, *Concorrenza e monopolio nell'esercizio dei trasporti*, un op. di pagg. 57. Milano, Editrice Politecnica, 1936.

Tutti gli scritti del Tajani hanno il pregio singolare di interessare un gran numero di lettori, perchè l'A. ad una non comune conoscenza della tecnica dell'industria moderna e alla padronanza della scienza economica unisce una esposizione di grande chiarezza ed efficacia. L'Autore di: *I trasporti sotto l'aspetto economico*, opera ben nota ed apprezzata, di cui parlai a suo tempo in questa rivista, ritorna ora sull'argomento, per prendere la parola in merito alla dibattutissima questione della lotta fra ferrovia ed automobile.

Il Tajani, che conosce come pochi i problemi ferroviari, ha una propria soluzione da proporre al riguardo. Ma egli vuol prima preparare il lettore a giudicare intorno alle varie soluzioni, attuate o avanzate, in Italia e fuori, e ciò fa illustrando, con chiarezza pari al rigore scientifico, le caratteristiche peculiari dell'industria dei trasporti. Si sa che la scienza economica ha da tempo elaborate tali caratteristiche, richiamando soprattutto l'attenzione sul comportamento dei costi fissi e dei costi variabili nell'industria dei trasporti. Ciò nonostante la esposizione del Tajani non è priva di novità: non solo egli traduce i risultati della scienza in linguaggio assai vicino al problema concreto (egli parla, infatti, di spese generali e spese vive o costo parziale), ma caratterizza la fisionomia economica dei trasporti in maniera originale. I trasporti ferroviari, come l'energia elettrica e, in genere, tutte le produzioni legate ad un impianto centralizzato, sono da lui considerati come « monopolio di posizione » che è un monopolio imperfetto, che ammette una concorrenza limitata ad una parte della produzione. Inoltre, i monopoli di posizione sono distinti in monopoli ricchi e monopoli poveri, a seconda che la domanda di beni (o di servizi) è tale da assicurare un'entrata superiore o inferiore al costo. La probabilità che fra i monopoli di posizione siano da annoverare monopoli poveri è data dal fatto che a cagione del vincolo territoriale (posizione) lo sbocco non è suscettibile d'aumento. Si tratta, come si vede, di una formulazione assai felice di ciò che siamo soliti esprimere dicendo che la domanda (collettiva) è poco o affatto elastica. Il punto decisivo, riguardo ai monopoli poveri, è sempre quello del comportamento al costo. Il costo è suscettibile di notevoli riduzioni, a cagione della quota preponderante di costo fisso. Ciò spiega come i monopoli di posizione possano trovarsi in condizione di insanabile povertà.

La stessa considerazione delle caratteristiche tecniche dei trasporti ferroviari permette all'A. di dimostrare come sia più conveniente che essi siano gestiti in monopolio anzichè in concorrenza. Il prezzo di concorrenza copre solo il costo variabile (spesa viva), mentre il prezzo di monopolio copre il costo totale. Questa dimostrazione, che l'A. ampiamente illustra facendo ricorso anche ad esempi, apre la via alla soluzione del conflitto fra trazione meccanica e ferrovia. Sia per i trasporti ferroviari sia per quelli eseguiti con automezzi occorre adottare il sistema monopolistico.

I vari sistemi escogitati in alcuni Paesi hanno in verità tutti alla base l'elemento monopolistico. Ciò non significa però che non abbiano degli inconvenienti. La stessa soluzione adottata in Italia, consistente nella istituzione d'una tassa a carico dei trasporti automobilistici, che va a coprire il disavanzo ferroviario, è un'applicazione del concetto monopolistico. Senonchè — ed è qui la innovazione proposta dal Tajani — un sistema di concessioni, che disciplinasse i trasporti automobilistici, oltre ad eliminare il residuo di concorrenza, che accompagna ancora il sistema della tassa, avrebbe il grande vantaggio di sviluppare i traffici nelle regioni sprovviste di ferrovie e di tramvie. È evidente, però, che rafforzando il concetto monopolistico sia a favore delle ferrovie sia dell'automezzo, occorre pure stabilire un controllo organico e sistematico sulle tariffe da parte dello Stato.

La proposta del Tajani, che richiede invero ancora lunga elaborazione, è certo fra le migliori che siano state finora avanzate.

F. VITO