

ANALISI D'OPERE

STORIA DELLE DOTTRINE E DEI FATTI ECONOMICI

M. ALBERTI, *Vicende di valute e dottrine monetarie nella monarchia austro-ungarica fino al 1914*, un vol. di pagg. 113, Roma, Rassegna monetaria, 1937.

Lo scritto, che S. E. Alberti presenta al pubblico degli studiosi, non è recente, sebbene veda ora, per la prima volta, la luce. Esso venne scritto, infatti, nel 1914 e doveva uscire per cura del Museo Commerciale di Trieste; ma, avverte l'A., la Direzione del Museo non ritenne di pubblicarlo « perchè nel frattempo l'autore era stato condannato dalle autorità asburgiche per alto tradimento e delitto contro la sicurezza dello Stato ».

Gli anni che sono passati da quando il volume fu scritto sono da annoverarsi fra i più fatali della storia del mondo, per ricchezza e grandiosità di avvenimenti. Fra il crollo dei vecchi imperi e l'avvento di popoli giovani, grandeggia, sul tramonto della vecchia Europa, l'urto possente delle nuove opposte concezioni sociali. Nè per l'economista questi anni sono stati meno decisivi, ed in particolare le vicende monetarie, che dalla guerra hanno avuto origine e non sono ancora nella fase di assestamento, si prestano alle più profonde ed amare riflessioni.

Tanta ricchezza di avvenimenti se toglie al libro, per qualche aspetto, quella che i giornalisti definiscono « l'attualità », d'altra parte rivela come le idee veramente sane e giuste non vengano affatto smentite dai fatti successivi e conferisce così un retrospettivo sapore di novità a tutto il libro.

Nucleo dell'indagine dell'A. è l'abolizione del corso forzoso nell'impero austro-ungarico, la critica della teoria « statale » della moneta e l'esame della « politica delle divise » seguita dalla Banca Centrale dell'Impero.

L'instabilità della valuta, di cui l'A. illustra gli inconvenienti, indusse il governo austro-ungarico alla riforma monetaria nel 1892, la quale, però, se riuscì ad assicurare la stabilità del valore della valuta dell'Austria-Ungheria in confronto al valore delle valute estere, non fu completa, perchè non riprese i pagamenti obbligatori in metallo. Anche la legge 8 agosto 1911 sanciva ancora una volta l'inconvertibilità legale delle banconote austro-ungariche.

Era possibile abolire il corso forzoso?

Il problema fu oggetto delle più appassionate dispute, soprattutto perchè la politica si impadronì della questione, abbinandola a quella della istituzione di due banche centrali: una per l'Austria ed una per l'Ungheria.

Una teoria si prestò particolarmente all'assunto di coloro che sostenevano essere necessario mantenere l'inconvertibilità della moneta: la cosiddetta « teoria statale della moneta » secondo la quale, poichè la moneta non è che un prodotto dell'ordinamento giuridico, l'unità di valore si definisce solo storicamente e non è legata al suo contenuto metallico.

L'A. ha buon gioco a smantellare tale errata teoria, ricordando che la moneta è una « merce » a cui il legislatore ha conferito potere liberatorio nei pagamenti (« bene » generalmente accettabile in cambio di altri beni, dice il FISHER).

In pratica, l'obiezione più forte che si muoveva alla ripresa dei pagamenti in metallo era che, una volta abolito il corso forzoso, non sarebbe stato più possibile alla Banca d'Italia di seguire la politica delle divise. Ma l'A. dimostra la infondatezza dell'argomento: premesso che la politica delle divise si riassume in questo: « comprare quando v'è grande offerta di divise (e con ciò impedire rilevanti ribassi) e vendere quando ve n'è grande domanda (e così evitare considerevoli insprimenti) »; precisato che detta politica riguarda principalmente la vendita delle



divise per evitare un eccessivo disagio della moneta nazionale; l'A. dimostra che, anche in regime di pagamenti in metallo è possibile una politica delle divise. La differenza sta in ciò, che, quando il corso della divisa pronta supera i punti dell'oro, in regime di corso forzoso si manifesta l'aggio, mentre in regime di pagamenti in metallo si manifesta un esodo d'oro. Quale delle due conseguenze è più dannosa?

Ma v'è di più: di fronte alle imprescindibili esigenze dei pagamenti internazionali, nemmeno la politica delle divise riesce, alla lunga, ad evitare i movimenti di oro. Ed allora tant'è che si riprendano i pagamenti in metallo.

Nella lucida conclusione che chiude il volume vengono riaffermati i seguenti concetti: che la carta moneta inconvertibile può funzionare da moneta, qualora il concetto del suo valore sia già diffuso tra la popolazione per effetto della primitiva base metallica; ossia in un dato momento lo Stato può decretare il corso forzoso della sua moneta e questa continuerà ad avere un valore che sarà la risultante del suo valore metallico originario e del grado di credito goduto dallo Stato; poi, che la politica delle divise, può modificare, ma solo momentaneamente, la forma e la distribuzione interna della bilancia dei pagamenti e in tal modo influisce sulla formazione dei cambi. Per determinare invece modificazioni sostanziali nella bilancia dei pagamenti e quindi delle sue ripercussioni cambiarie, bisogna por mano a mezzi che provocano inversi movimenti di capitali; ciò che non si può conseguire mediante la semplice politica delle divise.

In tal modo l'A. dall'esame di un argomento particolare arriva a delle conclusioni di carattere generale, che sono esattissime, e che ancora oggi offrono materia di feconde meditazioni. È un vero piacere leggere questo libro, punto invecchiato o superato, malgrado gli anni trascorsi, non pochi, nè facili, anche monetariamente parlando.

G. STAMMATI

L. ARNAUTOVITCH, *Histoire des chemins de fer yougoslaves (1825-1937)*, un vol. di pagg. 336, Parigi, Dunod, 1937.

Si tratta di una monografia senza precedenti nella letteratura jugoslava; l'opera ha quindi già per questa caratteristica la sua ragion d'essere. L'Autore svolge in questo saggio la storia delle linee ferroviarie nella Jugoslavia. La materia è divisa in tre parti con una vasta suddivisione schematica. Prima di esporre la storia delle linee ferroviarie l'A. fa un breve accenno geografico-storico del territorio dell'attuale Jugoslavia con speciale riguardo ai mezzi di comunicazione ed ai legami stradali con il resto dell'Europa. E questo cenno non è senza importanza, perchè non si può comprendere la situazione attuale senza avere almeno un'idea generale della posizione particolare del territorio jugoslavo, dove si incontrano tre civiltà, tre religioni e dove è il trapasso geografico e politico dal nord al sud di Europa.

Nella parte prima l'A. presenta l'inizio e lo sviluppo delle linee ferroviarie nelle parti della odierna Jugoslavia, che prima della grande guerra appartenevano alla monarchia, austro-ungarica, e gli inizi delle costruzioni ferroviarie nella vecchia Serbia. Come risulta dal libro, sorse la prima linea ferroviaria sul territorio jugoslavo della vecchia monarchia austriaca (Vienna - Maribor - Lubiana - Trieste; quindi attraverso la Slovenia) nel 1847-1850; nel regno di Serbia invece fu inaugurata la prima linea ferroviaria trenta anni più tardi, cioè nel 1883. Passando alla recente storia dello sviluppo delle costruzioni ferroviarie dopo la guerra in Jugoslavia l'A. ci fa conoscere, che sono passati dalla vecchia Austria alla Jugoslavia grazie agli accordi di pace (non tutti gratis, però!) circa 8955 chilometri di linee ferroviarie. Le linee costruite in Serbia prima della guerra si estendevano invece solo per 835 chilometri, che furono durante la guerra quasi tutte distrutte. Lo Stato jugoslavo subito dopo la guerra si è sforzato innanzi tutto di rifare le linee distrutte. Poi si è incominciata attraverso i piani generali (1922, 1927, 1936) l'epoca delle costruzioni ferroviarie in Jugoslavia, di cui quasi tutte nei territori al di là del fiume Sava verso sud-ovest, dove la rete ferroviaria prima dell'avvento della Jugoslavia era scarsissima. Dal 1918 al 1937, come risulta dalle singole cifre, esposte dall'Autore, si sono costruiti circa 2500 chilometri di linee ferroviarie.

Non c'è niente da dire contro questa ben faticosa raccolta di dati e di cifre finora — come lo dice l'A. — sparse in diverse poco o niente elaborate fonti; ci sono però alcuni errori (p. e. Grobelno e Rgateg sono secondo l'A. in Croazia!) e