

rienze, da costringerlo a meditare ed a compiere quel lavoro di astrazione che solo può collegare fatti e idee e dare ad essi l'aspetto di una realtà viva.

Un saggio del Sombart (*Weltanschauung, Wissenschaft und Wirtschaft*) posto alla fine dell'interessante volume, si stacca alquanto dagli altri, come del resto appare dallo stesso titolo. L'autore vi discute in breve le relazioni fra teoria e prassi, fra scienza e realtà economica.

E. TONINI

A. SAUVY, *Essai sur la conjoncture et la prévision économiques*, un vol. di pagg. 190, Paris, Editions du Centre Polytechnicien d'études économiques, 1938.

Il Sauvy ci chiede di non cercare in questo saggio altro che « i primi schiarimenti su regioni ancora oscure ». Non vi cercheremo altro, dunque. Ma ci piace dargli atto che la semplicità della esposizione e quel suo limitarsi ad indicare i massimi problemi che si presentano allo studioso, le loro grandi difficoltà ed i principali metodi che vengono seguiti per affrontarle vittoriosamente, raggiunge lo scopo di far comprendere al profano sia quanto utile possa essere questa nuova specializzazione della scienza economica, sia quanto grande deficienza si ritrovi nel materiale disponibile e nella sua apparecchiatura. L'indagine è limitata alla Francia; ma le conclusioni che impone di trarre sono valide per quasi tutti i paesi. La scienza delle fluttuazioni è ancor poco coltivata negli stretti circoli di coloro che hanno una sufficiente preparazione economica; quanto poi a coloro che avrebbero l'autorità per disporre la raccolta del materiale necessario, si può dire che ignorino affatto come ciò sia il primo passo indispensabile sulla via di una efficace azione moderatrice della congiuntura; mentre i privati oppongono resistenza passiva ad ogni tentativo che venga fatto in quel senso.

Così « l'insufficienza del materiale statistico, in quantità e soprattutto in qualità, diminuisce la portata delle concezioni teoretiche, o, almeno, ritarda l'epoca della loro possibile utilizzazione ».

L'A. premessa una breve rassegna delle iniziative francesi e straniere dirette a raccogliere dati a scopo di studio congiunturale, illustra sommariamente quali siano i mezzi tipici a tale studio, mettendo in rilievo quanta distanza intercorra tra il minimo indispensabile e ciò di cui invece il servizio da lui diretto può disporre. E' interessante segnalare che, in Francia, su 17 rubriche di dati indicati dal Sauvy come necessarie settimanalmente, solo 4 sono riempite, per altre 8 le informazioni sono insufficienti, e per le restanti 5 il vuoto è assoluto; su 39 rubriche necessarie mensilmente, solo di 6 i dati sono sufficienti, mentre in altre 17 non si ha che qualche indicazione frammentaria o incerta, e nelle ultime 16 nulla è stato fatto; su 14 rubriche necessarie 1 sola è soddisfatta, 8 lasciano molto a desiderare, 5 non danno nulla.

L'A. ci dice come si classifichino i dati raccolti; come si aggiusti una serie continua, eliminandone via via la tendenza (trend) e le variazioni stagionali e accidentali, ai fini della identificazione della fluttuazione; e quali siano i principali indici della congiuntura francese. Tutto ciò nella forma elementare che si conviene allo scopo divulgativo preannunciato e senza entrare nella complicata profondità dei metodi di manipolazione dei dati: non manca però l'avvertimento che « occorre premunirsi contro un desiderio eccessivo di ottenere una sufficiente concordanza tra le varie serie, giacchè è sempre possibile, alla lunga, far coincidere le curve di due fenomeni qualsiasi », osservazione questa già fatta da W. Mitchell nel suo classico volume sui cicli d'affari.

Infine, l'A. ci indica il nocciolo della scienza della congiuntura — che, secondo lui, si distinguerebbe tanto dalla statistica e dalla politica economica quanto dalla economia politica —: diagnostica della situazione; possibilità di prognosi o di « previsione »; e possibilità di terapeutica, vale a dire, di dirigere politicamente l'economia sulle vie della stabilità. Tutti e tre questi problemi sono piuttosto descritti nei loro vari aspetti, che affrontati e sviscerati; ma non mancano osservazioni acute, come quella che, per qualsiasi valutazione della congiuntura « le qualità prodotte devono essere evidentemente rapportate alla capacità di produzione »; e l'altra, che, nella nostra materia « alla nozione matematica di equilibri stabili ed instabili, bisogna aggiungere quella, essenziale, di equilibrio « poco stabile »: un debole sposta-



mento provoca una reazione che si oppone ad esso (stabilità), mentre uno spostamento maggiore mette in azione una forza che lo prolunga e lo amplifica talora considerevolmente (instabilità).

F. GUALTIEROTTI

E. SCHERBENING, *Wirtschaftsorganisation in Kriege*, un vol. di pagg. 258, Jena, Gustav Fischer, 1938.

Leggendo attentamente il libro del Dr. Scherbening, si ha la convinzione che egli ci ha dato una pubblicazione di valore. L'A. non solo ha colpito il problema sotto tutti gli aspetti, ma ha saputo approfondire le questioni poste, con una chiarezza e una precisione che divengono di giorno in giorno più rare.

La pubblicazione comprende tre parti: una introduzione che concerne l'oggetto dell'economia di guerra e le sue diverse forme; uno studio storico delle preparazioni economiche alla guerra mondiale; in seguito in una parte generale o teorica, che a mio avviso è la meglio riuscita, tratta in particolare la direzione dell'economia in tempo di guerra, i problemi del lavoro, dell'industria, dell'agricoltura, del commercio estero e delle comunicazioni. Il dodicesimo capitolo che chiude questa parte è degno di una menzione speciale: la spinosa questione dei prezzi e dei salari, una delle più importanti dell'economia di difesa nazionale, è sviscerata in modo netto e sobrio. Finalmente si ha una terza parte: essa è induttiva. Con uno sforzo considerevole l'Autore è riuscito a darci un quadro sintetico e assai completo dell'organizzazione dell'economia di guerra nelle diverse nazioni: Stati Uniti, Inghilterra, Francia, Belgio, Italia, Polonia, Cecoslovacchia.

Malgrado questi meriti incontestabili, vi sono qua e là affermazioni che paiono ardite e a cui non si può aderire: per esempio a pag. 16 in cui si dice che l'aumento del costo della condotta della guerra non è stato decisivo dal punto di vista economico durante l'ultimo conflitto europeo e a pag. 75 in cui si dice che l'assicurazione non è affatto scossa dagli avvenimenti di guerra, ecc.

Nell'ultima parte induttiva vari sono gli errori.

Ciò però non toglie che si possa felicitarsi coll'Autore e l'editore per averci dato questa notevole ed utile pubblicazione, che è per le sue qualità il complemento necessario delle opere di Fischer, di Korfes, di Schmitt, di Wagenführ, di Cron, di Briefs, di Streiff, di Délémer, di Kai Sheng Chen sull'economia di difesa nazionale, per non citare che qualcuno dei recenti autori.

E. SCHORER

R. TREVISANI, *La concorrenza fra la strada e la rotaia nella politica economica dei trasporti*, un vol. di pagg. 346, Milano, Hoepli, 1937.

È risaputo, come il trasporto a motore, nei paesi civili, abbia cominciato ad affermarsi durante la guerra mondiale e sia andato in seguito sempre più progredendo, fino a divenire un temibile concorrente della ferrovia, la quale, nel suo regime monopolistico, da lunghissimo tempo dominava incontrastata il settore dei trasporti. Ne è seguito uno stato di perturbazione nei rapporti tra i mezzi di comunicazione terrestri, acuitizzato dalla contrazione dei traffici dovuta alla crisi economica mondiale. Nonostante l'intervento di un tale elemento, che ha amplificato gli sviluppi di una normale concorrenza, negli ultimi tempi si è andato delineando nella lotta fra ferrovia e automezzo un processo di assestamento, facilitato dalla ripresa economica, tendente alla formazione nel sistema dei traffici di un nuovo equilibrio tra i vari mezzi di trasporto coesistenti. « Come la strada ha conservato, di fronte alla rotaia, l'utilità specifica della sua funzione, così oggi — per quanto su piani e in condizioni diverse — è la ferrovia ad affermare e tutelare la sua necessaria esistenza di fronte al trasporto a motore, che dalla strada ha rinnovato e valorizzato il rendimento economico ».

Ma in questa lenta evoluzione, che a un periodo di equilibrio tende far seguire un periodo di cooperazione, quali sono gli orientamenti, le linee direttrici, ai quali possono informare la loro opera i giuristi e gli economisti desiderosi di influire sull'andamento del processo naturale di sistemazione fra il trasporto ferroviario e quello a motore, al fine di evitare la dispersione di energie e di ricchezze, che accompagna sempre la lotta sul terreno produttivo? Tale è la domanda che si è posta il Trevisani.