

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 varî 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 varî 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 squilibrio 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.

