

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.



ed alla quale risponde con competenza, dottrina ed acutezza d'indagine nel suo libro, recentemente uscito in bella veste tipografica per i tipi dell'editore Hoepli, e la cui idea centrale si può così precisare: i capisaldi fondamentali della riforma legislativa devono essere desunti dalle condizioni ambientali, in cui si svolgono le comunicazioni stesse. In altre parole è l'evolversi di queste condizioni che « deve suggerire il modo migliore per correggere lo sfasamento oggi esistente fra il traffico e i suoi strumenti e la tempestività dell'azione coordinatrice ».

Uniformandosi a tali principi generali, l'Autore, dopo aver esaminato lo sviluppo e le caratteristiche economico-tecniche tanto della ferrovia quanto dell'automezzo, anche in rapporto all'evoluzione dell'ambiente sociale, ha valutato e sottoposto al vaglio della critica i vari tentativi di coordinamento dei due mezzi di trasporto negli sviluppi legislativi stranieri, soffermandosi poi in particolare a considerare la politica economica italiana dei trasporti terrestri. Ha precisato infine le direttive future per una soluzione adeguata della complessa questione, specie per quanto riguarda il nostro paese.

Contrario al sistema del monopolio, esteso anche ai trasporti su strada — tesi autorevolmente sostenuta dal Tajani — il Trevisani intravede una soluzione corporativa, collaborazionista del problema dei rapporti tra i mezzi di trasporto terrestre, auspica cioè un coordinamento disciplinato dallo Stato con l'aiuto della Corporazione, nel quale non abbiano a prevalere gli interessi dei singoli, siano essi automobilisti, petrolieri o ferroviari, ma quelli dell'economia nazionale.

C. GHEZZI

## FINANZA

G. INGROSSO, *Istituzioni di diritto finanziario*, vol. I, 1935, di pagg. 400; vol. II, 1937, di pagg. 835, Napoli, Dott. E. Jovene.

Questo del prof. Ingrosso, fa parte dei tentativi che sono sorti in questi anni, per la sistemazione teorica dei principi giuridici del diritto finanziario. Dalla caotica legislazione, che si accresce di nuove norme e di continue riforme di quelle esistenti, si intendono trarre dei principi generali, non mutevoli come la volontà del legislatore, in questi anni, specie, di dinamismo accentuato nel campo della finanza pubblica.

L'impresa che l'Ingrosso ed altri hanno tentato è meritoria, per il desiderio di fare uscire dall'empirico l'interpretazione delle leggi fiscali. Ma, sebbene riusciti in buona parte tali tentativi, che sono nuovi in Italia ed in Germania, ed inesistenti o quasi altrove dove si guarda maggiormente alla sostanza delle norme tributarie anziché alle forme giuridiche, è evidente tuttavia come di tutti i campi del diritto quello finanziario sia il meno adatto alla sistemazione.

Fanno fede di questa mia impressione, del resto condivisa dagli stessi studiosi del diritto, le stesse caratteristiche dell'opera in oggetto. Alla prima parte, in cui si prospettano in modo organico le leggi italiane concernenti la formazione del bilancio dello Stato, i procedimenti relativi ai contratti che compie lo Stato e le leggi che regolano l'amministrazione del patrimonio pubblico, l'Ingrosso fa seguire un denso volume per la parte concernente i rapporti tributari. Orbene, nella stessa mole, si rileva che la legislazione positiva, con il continuo fluttuare, prende la mano e sfugge alla inquadratura in principi durevoli, come negli altri rami del diritto codificato che rimangono in vigore per secoli o frazioni di secolo. Talchè lo studioso è obbligato ad esporre le norme vigenti, per cogliere la parte di essa che può, in un dato momento, apparire tipica di un istituto fiscale. Ne viene che la parte della elaborazione teorica viene soffocata dalla massa di norme positive di cui si ritiene di dover dar ragione al lettore, che voglia conoscere il diritto finanziario.

Ciò premesso, come ad illustrare le difficoltà talora insuperabili fra le quali si muove, lo studioso del diritto finanziario, rilevo in via di dettaglio qualche proposizione che non mi pare accettabile, così come è enunciata dall'Ingrosso. Egli rileva in ogni caso l'esistenza del comando coattivo, nel pagamento delle tasse. Ora, ciò è in contrasto con la legislazione positiva. Allorchè gli studiosi della scienza delle finanze hanno distinto la tassa dalle imposte, hanno interpretato la legislazione rile-