

mercato (pag. 16). L'economia senza mercato, quella in cui si sostituisce al prezzo la valutazione dello Stato, è la vera economia socialista.

Definite le caratteristiche essenziali del sindacalismo l'Autore dimostra l'impossibilità di una sua applicazione integrale: il sindacalismo non è il socialismo, ma subisce fatalmente la minaccia di questo. Infatti se i mezzi di produzione sono proprietà dei membri del sindacato e non d'una persona differente dal lavoratore, questi è legato ai mezzi di produzione. I lavoratori perdono la loro mobilità e soltanto l'intervento dello Stato può effettuare un adattamento coercitivo della mano d'opera a bisogni della produzione, adattamento che nell'economia a proprietà privata si ottiene mediante l'influenza del livello dei salari.

La minaccia fatale del socialismo significa che, quando si determina, a un certo momento del processo sociale, lo scontro fra il sindacato e lo Stato, il primo non può assorbire il secondo. E' possibile invece l'inverso: che lo Stato assorba il sindacato. Ma è opinione dell'Autore che lo Stato non solo commette un'ingiustizia, ma anche faccia un cattivo affare, quando assorbe il sindacato (pag. 35).

L'Autore ritiene che per adempiere alla sua funzione, e non oltrepassarla dietro a impossibili chimere, il movimento sindacale deve vivere nello Stato, non fuori di esso, ma deve anche essere libero. La sua formula è: sindacato libero nello Stato sovrano.

Il volumetto si chiude con un capitolo sui valori eterni della persona umana. L'Autore è convinto che la rivoluzione cristiana non si compie una volta per tutte e che lo sforzo della società — anche lo sforzo rappresentato dal movimento sindacale — sarebbe vano se si limitasse allo stretto campo dell'economia. Anche quando il regime economico non fosse più capitalistico, il sindacato avrebbe ancora un suo compito: quello « di favorire la presa di coscienza del bene comune di una categoria, d'inserirlo nel bene comune generale, di proteggere e di completare le persone mediante un raggruppamento naturale, e di creare intorno ad esse un cerchio immediato di fraternità attiva ».

E. P. TAVIANI

GEOGRAFIA POLITICA ED ECONOMICA

A. T. WILSON, *Il Canale di Suez. Il suo passato, presente, futuro*. Un vol. di pagine 242, Milano, Fratelli Bocca, 1939.

L'edizione italiana di quest'opera viene quanto mai opportuna in un momento in cui il problema di Suez occupa un posto di primo piano nella politica internazionale. L'A. deputato alla Camera dei Comuni, ex governatore dell'Iraq, profondo conoscitore dei problemi politici ed economici del medio oriente per le cariche che per lunghi anni vi ha ricoperto, è considerato anche un'autorità per le questioni inerenti al Canale di Suez. Luigi Villari, nella sua lucida e densa prefazione, ricorda tra altro le pressioni alle quali il Wilson fu soggetto nel periodo delle sanzioni, affinché si esprimesse favorevolmente sul progetto di chiusura del Canale alla bandiera italiana, progetto che egli invece avversò energicamente, affermando che con tale atto si sarebbe ammessa, « una violazione del diritto internazionale assai più grave di tutte quelle che si imputavano all'Italia ». Non vogliamo qui soffermarci sulla ricchezza del materiale statistico e documentario contenuto nei dodici esaurienti capitoli in cui è diviso il volume, nè sulla chiarezza e sulla precisione dell'esposizione che rende persino giustizia a qualcuno dei numerosi italiani che si resero benemeriti nella preparazione e nell'esecuzione dell'impresa (a rimediare qualche dimenticanza provvede in una serie di utili e documentate note il traduttore Mario Monterisi). Ci preme invece rilevare lo spirito con cui l'A. ha scritto l'opera e vi ha tratto le sue conclusioni, le quali contrastano stranamente con l'incomprensione dimostrata dalla stampa d'oltre Manica nei riguardi delle necessità italiane. Il Wilson rileva gli inconvenienti derivanti dal fatto che il 96 % delle azioni appartiene alla Francia e all'Inghilterra (il 44 % al Governo Britannico) e specialmente dal prevalere dell'interesse degli azionisti francesi sugli interessi del traffico. Leggiamo anche degli esagerati sopraprofiti realizzati dagli azionisti: nel 1936 il dividendo distribuito fu del 55,2 % sul costo d'acquisto delle azioni, nel 1938 del 41 %. L'alto livello delle tasse del canale (dal di-



cembe 1938 esse furono fissate in valuta britannica in ragione di 5 scellini e 9 pence per tonnellata o per passeggero, ridotte alla metà per le navi in zavorra), afferma il Wilson, costituisce il più grande ostacolo al commercio dell'Europa nelle acque orientali, e che può essere integralmente rimosso. Significativo anche, per quanto ci riguarda, il passo seguente: quando una nave è diretta per una lunga traversata, in Estremo Oriente per esempio, le tasse del Canale rappresentano sul costo lordo un'aliquota inferiore a quella per i viaggi brevi. Per le navi che compiono brevi traversate ai porti dell'Africa Orientale, il peso è relativamente maggiore. Ne segue che esso incide notevolmente sulle navi italiane adibite al traffico con l'Etiopia. E più oltre... è passato il tempo in cui una società commerciale, per quanto capace, possa appollaiarsi su una via di grande comunicazione internazionale ed imporre gravami senza preoccuparsi delle conseguenze commerciali e delle ripercussioni politiche della sua attività.

Di particolare interesse è il capitolo undicesimo: critiche e difese. Esso tratta delle polemiche di vari autori e dello stesso Wilson con la Compagnia riguardo l'alto livello delle tariffe e alle loro ripercussioni sui traffici. Sono riportati pure alcuni dibattiti svoltisi al parlamento britannico e la polemica tra l'A. e il marchese DE VOGUÉ, presidente della Compagnia.

Ed ecco la conclusione del Wilson: « la condizione giuridica ed il sistema amministrativo del Canale, non rispondendo più alle esigenze mondiali, rappresentano un anacronismo. Nulla nel mondo è immutabile; non lo sono gli organismi commerciali come non lo sono gli uomini. La vita è evoluzione e chi si irrigidisce e non si adegua alle nuove condizioni, chi si ferma, muore ». Secondo il pensiero dell'A. espresso nella prefazione alla seconda edizione, la giusta via da seguire, come nel 1873 e nel 1888, è una conferenza tra i principali utenti del Canale, da indirsi dal governo egiziano col consenso del suo alleato e della Francia.

In appendice al volume sono riportati i testi del primo e del secondo atto di concessione, dello statuto della Compagnia, della convenzione del 1866 tra il Chedivè e la Compagnia, del firmano del Sultano, del programma di Londra, della convenzione di Costantinopoli e della parte generale del regolamento di navigazione del Canale di Suez.

E. MASSI