

Menegazzi — e ci pare ben a ragione — l'economia non può limitarsi alle valutazioni *individuali* (con cui l'individuo determina la corrispondenza del bene al suo bisogno-singolo), ma deve superare questa prima fase (di cui tuttavia terrà conto) in una fase successiva, nella quale sopravvengono le valutazioni *statali*, con cui lo Stato determina il valore sociale del bene, cioè la sua corrispondenza con i bisogni collettivi e individuali. Fra le due fasi c'è poi una fase intermedia, quella delle valutazioni *aziendali*, con cui l'azienda determina il valore del bene in relazione ad altri beni.

In tal modo il sistema economico del Menegazzi — anzichè ripudiare tutta la precedente elaborazione dottrinale dell'economia, come peraltro fanno non pochi tentativi di sistemazione del corporativismo — tiene conto degli elementi vitali delle vecchie teorie e li valorizza alla luce delle nuove esperienze e delle nuove esigenze.

P. E. TAVIANI

G. VON MINDEN, *Die Kriegswirtschaft der U. S. A.*, un vol. in-8, pagg. 88, Jena, Fischer, 1939.

Gli studiosi tedeschi hanno dato il maggior numero di contributi ai problemi dell'economia di guerra. Non soltanto hanno affrontato la questione dei rapporti fra l'economia nel suo normale funzionamento e la situazione bellica, su cui hanno espresso vedute originali anche se non sempre accettabili; non solo hanno indagati i vari aspetti della preparazione dell'economia germanica alla guerra: non solo hanno approfondito l'esame dei singoli settori di una economia su piede di guerra; essi hanno anche sottoposto ad attenta considerazione anche le esperienze, in materia di economia di guerra, fatte in altri paesi.

Tra gli studi di quest'ultima categoria si inserisce il presente volume del v. M., che utilizza qui lo stesso materiale, raccolto a Washington nel 1937, che gli servì per la precedente pubblicazione su: « La mobilitazione economica degli Stati Uniti. L'economia regolata dal punto di vista della condotta della guerra ».

Più che un tentativo di sintesi l'A. compie nel presente volume una minuta analisi degli strumenti cui si fece ricorso negli S. U. per fronteggiare la situazione di guerra nel 1917 e nel 1918. I numerosi enti che fu necessario creare all'uopo, trattandosi di un paese in cui mancava ogni traccia di disciplina statale; le difficoltà che sorsero per la difficile opera di coordinazione fra di essi; i continui mutamenti e le frequenti correzioni, imposte dall'esperienza, trovano nel volume del v. M. diligente ed accurata illustrazione.

Precisamente per l'ammaestramento che si può ricavare dall'esperienza di misure affrettate e attuate senza un preventivo piano di coordinamento il lavoro è degno di interesse.

F. VITO

R. TREVISANI, *Compendio di economia dei trasporti*, un vol. di pagg. XII-550, Milano, A. Giuffrè, 1939.

Premessi alcuni cenni storici sono profilate assai rapidamente le leggi economiche sul trasporto in genere. Ora, pur restando nei limiti di un « Compendio » mi sembra che gli argomenti base: quello cioè del valor d'uso del trasporto e legge della domanda, e quello della legge d'offerta e spesa di esercizio, ciascuno considerato come il determinante di un tipo a statica ed a dinamica di equilibrio, non abbian ricavato quel complesso rilievo che vieppiù sarebbe apparso ove fosse stato corredo da rappresentazioni diaframmatiche, specialmente quando si consideri, ad esempio, l'utilizzazione successiva di una curva di domanda attraverso la molteplicità dei prezzi.

Il carattere invero descrittivo permane in taluni capitoli, pur di notevole interesse, riguardanti i trasporti ferroviari, e quelli automobilistici e sui quali l'A. si è trattenuto ampiamente in altra sede.

Meno soddisfacente è la parte relativa ai trasporti marittimi. Argomenti di indubbia importanza sia economici, valgano in proposito le osservazioni fatte sopra a proposito delle leggi economiche dei trasporti in genere, sia tecnici (tipi di navi, velocità ecc.), sia di carattere politico economico, come una esauriente discussione sui vari tipi di protezione dell'armamento, e dei cantieri, sono di frequente appena sfiorati. Lo stesso dicasi pei forti franchi. L'A. poi non ce ne vorrà per l'appunto che

gli si è per muovere: non aver tenuto cioè conto dei lavori del compianto Prof. Ing. N. Albizzi.

Di importanza notevole risultano i capitoli sulla navigazione fluviale specialmente considerata nei suoi aspetti geografici ed economici presso le principali nazioni, ed utili pure appaiono i riassunti della disciplina amministrativa in materia fluviale come figurano nella legislazione italiana. L'A. dedica quindi numerose pagine ai trasporti aerei. Ma, pure al riguardo di questi non sembra nello insieme aver profilato in maniera adeguata gli aspetti economici e le conclusioni d'indole economico-tecnica. Si citano come argomenti che avrebbero meritato speciale studio: il rendimento commerciale degli apparecchi espresso dalla $r = \frac{Cp}{Pt}$ in cui Cp è il carico pagante, Pt il peso totale, dipendendo r principalmente da quattro fattori: peso dell'apparecchio, autonomia, velocità, utilizzazione; l'indagine sulle variazioni del rapporto $\frac{Pc}{Cp}$ in cui Pc indica il peso del carburante, per diverse lunghezze di percorso e diversi tipi di apparecchio, i tre notevoli rapporti proposti da N. Bouché, o indici P_1 , P_2 , P_3 , nello studio intitolato *L'Economie du transport aerien en Europe* (Ediz. della S. d. N., 1935); il problema tecnico-economico circa il tonnellaggio optimum degli idrovolanti per le traversate atlantiche senza scalo, trattato da L. Briquet; una più dettagliata discussione sul costo d'esercizio e sui voli. Quanto si è detto è una riprova della complessità della materia in esame ed ancora una volta sia consentito d'insistere sulla necessità che anche l'economista si preoccupi di considerare i risultati della tecnica, in assenza dei quali si avranno trattazioni incomplete.

Da ultimo il Trevisani svolge gli aspetti particolari della politica italiana dei trasporti nella cornice dell'autarchia, collegandoli opportunamente al problema dei carburanti, e il libro si chiude con un capitolo sui trasporti nell'Impero.

In complesso, sfrondata delle parti storiche espositive, più sviluppata nei vari nuclei economici, ove le disposizioni d'indole amministrativa fossero poste anziché nel testo, in una appendice di facile consultazione, l'opera risponderebbe meglio ai fini didattici e scientifici propostisi.

R. MAGGI

DISCIPLINE STATISTICHE

La production mondiale et les prix, 1938-39, un vol. di pagg. 121, Genève, Société des Nations, 1939.

Diminuzione della produzione mondiale del 2 % nel 1938 rispetto al 1937, quasi del tutto imputabile alla diminuzione della produzione di materie prime; diminuzione del volume del commercio mondiale dell'8 %, ecco le due constatazioni fondamentali cui giunge questo nuovo volume della S. d. N. Ma più che su di esse vogliamo richiamare l'attenzione sul fatto che le tendenze generali rivelano la rottura di strette interdipendenze tra le economie nazionali, sottoposte come sono queste ad una universale politica, più o meno apertamente, autarchica.

B. ROCCHI

Le commerce internationale de certaines matières premières et denrées alimentaires par pays d'origines et de consommation, 1938, un vol. di pagg. 178, Genève, Société des Nations, 1939.

Il quarto volume della nota serie pubblicata dalla S. d. N., aggiorna al 1938 le nostre conoscenze in fatto di commercio internazionale di trentotto beni tra 125 paesi, che rappresentano il 98 % del commercio mondiale. In quanto questo volume indica le fonti alle quali attingono i vari paesi i loro rifornimenti, costituisce la fotografia istantanea degli approvvigionamenti nell'anno anteriore allo scoppio dell'odierno conflitto. S'intende quindi come i futuri confronti per accertare le deformazioni del traffico mondiale a seguito della guerra non potranno essere stabiliti se non tenendo presente le tabelle statistiche contenute in questa pubblicazione, interessantissima per chi sappia, dietro le cifre, identificare fenomeni e tendenze.

F. GENGA