

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 noli. 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



B. TENTI, *Caratteristiche e dinamismo del parco delle autovetture*, un vol. di pagg. XII-94, Firenze, Centro per la Statistica Aziendale, 1939.

Quali elementi determinano la struttura e la capacità di assorbimento dei vari mercati automobilistici? E quali influenzano la loro dinamica, dalla fase iniziale a quella di saturazione? Allo studio di tali elementi è dedicato l'interessante studio che presentiamo ai lettori e che costituisce una primizia nel campo delle vere e proprie indagini barometriche di mercato, così poco diffuse in Italia.

Il volume si apre con un capitolo dedicato allo studio delle complesse relazioni che legano la diffusione dell'automezzo all'ambiente geografico ed economico. Il confronto fra redditi medi e densità di automezzi, fatto fra pesi diversi e fra diverse regioni di uno stesso paese (e qui con qualche riserva dovuta alla inadeguatezza di alcuni dati statistici sui redditi medi ai quali l'A., in mancanza di meglio, ha dovuto fare ricorso) mostra l'indubbia esistenza di una relazione diretta più che proporzionale fra diffusione degli automezzi e redditi medi. Naturalmente influiscono molte altre circostanze, fra le quali l'A. esamina sommariamente l'urbanesimo e l'ambiente geografico, con speciale riguardo alla natura ed all'estensione della rete stradale.

Passando a considerare, nel secondo capitolo, il mercato automobilistico italiano nella sua dinamica, l'A. riesce a scindere — naturalmente con un procedimento molto approssimato — la curva delle vendite totali nelle sue due componenti di vendite per rinnovo e vendite a nuovi acquirenti, e ne studia il movimento dal 1929 ad oggi, esaminandone le diverse reazioni alle variazioni sopravvenute nell'ambiente economico. L'indagine trae elementi di maggior interesse da un successivo esame degli elementi costitutivi del costo del trasporto.

Un terzo capitolo, dedicato allo studio del mercato americano giunto oramai ad uno stadio più avanzato di sviluppo, permette all'A. di fissare su una più vasta esperienza alcune induzioni tratte dalle statistiche italiane e tra l'altro di precisare i caratteri e la portata del limite di saturazione del mercato al quale pare che siamo anche noi prossimi, a meno che non si riesca a diminuire notevolmente il costo di esercizio delle autovetture.

Come, secondo l'A., tale costo potrebbe effettivamente essere diminuito in Italia e quali provvedimenti sembrerebbero consigliabili (anche sulla scorta dell'esperienza tedesca del 1933) per ricondurre una corrente di acquirenti verso le cilindrate maggiori è esposto in un capitolo conclusivo dedicato alle prospettive del mercato automobilistico italiano.

Lo studio del Tenti è preceduto da una introduzione del Prof. Livio Livi — direttore del Centro di Statistica aziendale, che ne ha curata l'edizione — nella quale, fra l'altro, si è tentata la ricostruzione di una distribuzione ipotetica dei redditi del Regno, appartenenti al ceto professionale, commerciale ed impiegatizio, secondo l'ammontare dei redditi. Non c'è bisogno di mettere in luce l'interesse di questo tentativo che, malgrado la larga approssimazione delle cifre, offre già utili elementi di giudizio nelle prospettive sulla capacità di assorbimento del mercato italiano.

G. PARENTI

## DOTTRINE E PROBLEMI SOCIALI

*L'habitation urbaine et rurale*, un vol. di pagg. XL-176, Genève, Société des Nations, 1939.

B. Helger, funzionario dell'Amministrazione svedese del lavoro e della previdenza sociale, in questo volume pubblicato dal *Service d'Études économiques de la S. d. N.*, espone le caratteristiche del problema e della politica edilizia in dieci stati d'Europa e d'America. Rileviamo subito che della Germania e dell'Italia non si fa cenno, probabilmente perchè esse non sono più membri della Società delle Nazioni; ciò costituisce, in ogni caso, una lacuna grave, sia perchè lo studio è, in genere, molto accurato ed esauriente, sia perchè tanto in Germania quanto in Italia il problema e la politica edilizia presentano caratteristiche del massimo interesse; dallo stesso punto di vista della rilevazione statistica dei vari aspetti del problema edilizio, sarebbe stato possibile avvalersi di ottime indagini ufficiali — per l'Italia quella del