

sere esperto nelle questioni economiche della istruzione, applica in modo acuto e intelligente gli strumenti più raffinati della conoscenza economica ai problemi qui esposti: *Relazioni fra i bisogni a lungo termine di mano d'opera qualificata e sviluppo economico*. Citeremo qualche punto fra quelli più significativi, che sono numerosissimi: teorema della ragnatela e principio dell'eco; problema del punto di partenza delle previsioni: dalle proiezioni dello sviluppo a quelle dei bisogni di mano d'opera o viceversa? Tali previsioni vanno fatte per settori (pubblico, privato, ecc.) oppure secondo il livello di istruzione o secondo i bisogni funzionali che scaturiscono dalle variazioni della dinamica economico-sociale? Da qui una rappresentazione analitica dei predetti bisogni combinata con la domanda derivata di istruzione secondo il moltiplicatore e l'acceleratore.

La monografia di Claude Vimont (*I metodi di previsione dell'occupazione in Francia e l'utilizzazione di queste previsioni nella definizione dei programmi dell'educazione nazionale*) è uno studio specializzato della variabile quantità-istruzione nella funzione generale dello sviluppo. Ripresa la distinzione del Sauvy tra progresso che espande l'occupazione e progresso che lo restringe, e tenendo presente la programmazione francese, si porta un contributo notevole analizzando tre metodi per prevedere l'evoluzione dell'occupazione: metodo induttivo di extrapolazione delle tendenze passate nella ripartizione professionale della popolazione attiva; metodo deduttivo che determina la ripartizione professionale di questa popolazione partendo dall'analisi delle prospettive della domanda, della produzione e della produttività; metodo dell'inchiesta presso le imprese, le organizzazioni professionali e le amministrazioni.

Non possiamo allungare le citazioni;

ci preme però segnalare che questa monografia si conclude con l'enunciazione dei problemi inerenti al passaggio della previsione dell'occupazione alla definizione dei programmi relativi all'istruzione pubblica.

M. R. MANFRA

*Piacenza, Università Cattolica (Agraria).*

PAMPALONI E., *Il giudizio di convenienza pubblicistica sulle bonifiche*, Studi Sassaesi, Sassari 1961. Un volume di pp. 166.

Il tema affrontato in questo volume non è nuovo per la letteratura economico agraria italiana, anzi è tra i più dibattuti. Ed è naturale. La bonifica ha caratterizzato in larghissima misura in tempi recenti e sino ai nostri giorni le varie forme di intervento dei pubblici poteri in agricoltura. Gli organi ad essa preposti denunciano oggi spesso un'usura ed una rigidità non compatibili con la realtà agricola. Nuovi e gravi problemi esigono soluzioni che sono diversissime da quelle del passato, cosicché si impongono nuove scelte per le direttrici di intervento del potere esecutivo. Ciò che è indiscutibilmente nuovo nell'opera del prof. Pampaloni è l'impostazione dell'analisi. Essa si caratterizza infatti per un senso di larghezza dei problemi e per una ricchezza degli approfondimenti teorici che nettamente contrastano con il pragmatismo spicciolo e spesso di bassa lega con il quale troppo spesso si è discusso, riferendosi alla bonifica, dei criteri di scelta degli indirizzi di politica agraria.

Questo costituisce un primo fondamentale pregio del volume. Non lasciandosi fuorviare dal contingente, ragionando per principî e dimostrando una vasta conoscenza della moderna letteratura sul-

lo sviluppo economico, l'autore, pur senza proporre sempre concezioni originali, è giunto indubbiamente a dire parole assai chiare su molti punti di questo problema.

In sostanza, l'autore affronta in questa sua opera l'analisi di due fondamentali aspetti del tema proposti: la natura del giudizio pubblicistico di convenienza della bonifica e la determinazione dei parametri atti a misurare il contributo della bonifica ai fini di tale giudizio.

Quanto alla prima analisi, è evidente la derivazione del pensiero dell'autore dalla nota denuncia del Myrdal dell'insufficienza, ai fini di una realistica analisi dei problemi, della distinzione dei fatti secondo la tradizionale classificazione delle scienze sociali. Per il Pampaloni, il giudizio di convenienza pubblicistica sulla bonifica è di natura tipicamente composita ed in sostanza un atto politico. La bonifica non coinvolge invero fatti solamente economici; essa modifica l'intera realtà naturale, sociale ed economica di un territorio. Mutano gli ordinamenti e gli indirizzi produttivi in agricoltura e con essi i rapporti tra i vari settori di attività economica e, ciò che è ancora più importante, la componente culturale del mondo contadino. Sono quindi fatti sociali, politici, morali che si vengono a sommare a quelli economici. Ma questi nuovi fatti, pur avendo un'evidente rilevanza economica, non possono per il loro carattere conoscitivo e la fluidità dei loro rapporti di interdipendenza sfociare direttamente in norme di azione. Come conseguenza, il giudizio dei pubblici poteri sulla convenienza della bonifica non può altro che identificarsi in una sintesi di carattere essenzialmente intuitivo.

Una seconda conclusione, facilmente comprensibile, ma che nel complesso della trattazione del Pampaloni trova una illustrazione logica di singolare effica-

cia, è che il problema della bonifica non può essere considerato dai responsabili della vita pubblica come un fatto a sé stante. Esso acquista infatti un senso solo se inserito nel quadro della più generale problematica della crescita economica del Paese, cosicché la validità della bonifica può essere significativamente valutata solo alla luce di questo processo di sviluppo.

La logica considerazione del Pampaloni dei problemi della bonifica, la sua costante attenzione ai rapporti di interdipendenza tra i fatti economici ed i fatti metaeconomici che è un altro titolo di merito di quest'opera, ci danno ragione della tipica dicotomia che caratterizza la sua classificazione degli elementi utili alla guida di chi ha la responsabilità del giudizio di convenienza. Così, egli riconosce l'esistenza di alcuni parametri sufficientemente facili nella determinazione e semplici per un uso pratico, anche se non tutti egualmente espressivi. Le preferenze dell'autore, ai fini della determinazione delle correlazioni tra la bonifica e il complesso dell'economia nazionale, vanno infatti all'incremento di prodotto netto e all'incremento del compenso del lavoro, mentre esplicito è il suo rifiuto del moltiplicatore keynesiano.

Ma accanto a tali parametri e su uno stesso piano per quanto concerne la gerarchia dei valori egli pone altri elementi di giudizio che per loro natura sono traducibili solo in considerazioni di carattere qualitativo. Ne ricordiamo alcuni: la relatività funzionale dei costi di produzione e dei prezzi in agricoltura, la perequazione interzonale dello standard di vita inteso nella sua accezione più completa, lo sviluppo bilanciato della struttura socio-economica delle diverse regioni.

In sintesi l'opera del Pampaloni rappresenta una felice e necessaria sistemazione di questo importante problema.

Essa restituisce alla bonifica quel carattere di integralità, quella primitiva dignità, quel giusto collocamento nel quadro del processo di sviluppo dell'intera economia del Paese, che era nella mente del suo primo protagonista, il Serpieri, ma che l'egoismo e l'incapacità a comprendere di molti hanno ridotto troppo spesso a solo elemento di vantaggio della possidenza fondiaria. Di qui un tipico aspetto dell'utilità della lettura di questo volume: per molti può essere motivo di ripensamento e di meditazione.

G. GALIZZI

*Piacenza, Università Cattolica (Agraria).*

SIEBKE J., *Die Automobilmachfrage. Die Nachfrage nach Personenkraftwagen in der Bundesrepublik Deutschland mit einer Prognose bis zum Jahre 1970*, Forschungsbericht Nr. 1223 des Landes Nordrhein - Westfalen, Westdeutscher Verlag, Köln und Opladen 1963. Un volume di pp. 99.

Nel nostro sistema economico la produzione di beni e servizi è determinata, con un vincolo di interdipendenza, dalla domanda; esistono, però accanto a tali nessi economici generali, numerose determinanti particolari della domanda di singoli beni e servizi, le quali a loro volta condizionano lo sviluppo di fondo dell'intero sistema economico. Un livello di saturazione, per esempio, nel volume di veicoli, di case, di beni di consumo durevoli, e così via, risulta in un rilevante mutamento della struttura produttiva, dato che la domanda investe solo il rinnovo di beni fisicamente od economicamente logorati e l'approvvigionamento di un incremento della popolazione relativamente esiguo. Le insuf-

ficienze che derivano da un'analisi parziale della domanda si rivelano tra l'altro nell'analisi macroeconomica e, in particolare, in quella svolta con visione essenzialmente finalistica, della politica economica e finanziaria; analisi il cui approfondimento si va dimostrando sempre più necessario allo sviluppo di strumenti concettuali di inquadramento, anticipazione e manovre razionali, coerenti con il fine perseguito, delle ripercussioni economiche e sociali risultanti da un mutamento prospettivo della domanda.

Nel presente saggio l'autore si propone di fornire un'analisi totale della domanda di veicoli nella Repubblica Federale Tedesca e di delineare una prognosi della costellazione dei mercati fino al 1970; il lavoro fa parte di una serie di indagini sulla funzione di consumo e di investimento e sui fattori determinanti della domanda di rilevanti beni e servizi, promossa dall'Istituto di Scienze Economiche e Sociali dell'Università di Bonn.

Le linee di pensiero che orientano l'indagine sotto esame possono così sintetizzarsi. La domanda di veicoli è la risultante di due componenti: l'una, la domanda netta conduce ad un incremento della consistenza del quantum di veicoli; l'altra, la domanda per rinnovo tende alla sostituzione del quantum di veicoli logorati e quindi alla costanza della consistenza esistente di veicoli. Le due componenti, soggette a forze diverse, vengono esaminate separatamente. La base della previsione della *domanda netta* è rappresentata dalla prognosi dell'evoluzione di fondo della consistenza veicolare, fondata su una funzione della consistenza econometricamente verificabile; è stata scelta la funzione logistica, potendosi ragionevolmente presumere l'esistenza di un determinato livello di saturazione di veicoli pro capite. La derivata prima della funzione logistica rispetto al tempo segna lo sviluppo della doman-