

Dal punto di vista economico, il principio di causazione circolare implica che la causa della ricchezza è la ricchezza stessa: da ciò il crescente distacco esistente fra zone diversamente dotate; distacco che diventa crescente perché la debolezza contrattuale sul piano internazionale tende sempre più a peggiorare.

Ciò si riflette anche sulle disparità esistenti all'interno degli stessi paesi sottosviluppati, disparità che sono più accentuate rispetto a quelle esistenti nei paesi già sviluppati. Infatti, quanto più elevato è il livello di sviluppo economico raggiunto da una nazione, tanto più forti sono, di solito, gli effetti di « diffusione » del benessere. Inoltre, quanto più elevato è il reddito tanto più lo stato ha il potere di intervenire per correggere quelle sperequazioni che il mercato crea necessariamente: l'armonia è creata, non data.

I paesi sottosviluppati devono allora programmare uno sviluppo interno interamente a loro vantaggio e, particolarmente agli stadi iniziali, anche in contrasto con quello dei paesi sviluppati.

Ciò è nettamente in contrasto con la teoria tradizionale del commercio internazionale che, attaccata tenacemente al postulato naturalistico di eguaglianza secondo cui gli uomini sono egualmente dotati, finisce per ignorare le disparità esistenti nella forza contrattuale che favoriscono il più forte, quindi il più ricco.

« Gli ideali e la coscienza sociale hanno una loro importantissima funzione che non dovrebbe essere dimenticata; ma sono deboli in quanto forze autonome capaci di promuovere delle riforme su vasta scala; esse devono avere lo stimolo delle rivendicazioni sollevate e della pressione fatta per attuarle » (p. 93).

P. FERRI

Milano, Università Cattolica.

OETTLE K., *Verkehrspolitik*, « Sammlung Poeschel », C. E. Poeschel Verlag, Stuttgart 1967. Un volume di pp. 100.

In molti Paesi la politica dei trasporti è caratterizzata da un basso grado di razionalizzazione. La mancanza di concezioni organiche e praticabili si spiega come conseguenza di due fatti: a) la politica dei trasporti è la risultante di numerosi interessi particolari tra di loro in conflitto; b) la scienza economica fino ad oggi non ha saputo elaborare linee di orientamento e criteri di azione adeguati alla reale natura dei problemi da chiarire e da risolvere.

L'insufficienza della teoria economica è determinata da due motivi principali: a) i problemi attuali del traffico sono sorti in epoca relativamente recente: ciò non ha consentito lo sviluppo di schemi di inquadramento e decisione operativi, la cui formazione e verifica necessariamente richiedono lunghi periodi di tempo; b) la teoria moderna è caratterizzata da un impiego sempre più ampio di modelli matematici che di norma riflettono situazioni di concorrenza perfetta più facilmente simulabili. Speculazioni teoriche del genere non aiutano a comprendere meglio e a impostare più razionalmente il reale svolgersi del traffico, dato che l'economia dei trasporti si distingue per taluni tratti che anche in un'economia di mercato non giustificano di lasciarla al meccanismo della concorrenza. Le possibilità della teoria, inoltre, vengono sopravvalutate dagli studiosi e dagli uomini politici che le assegnano fini conoscitivi non raggiungibili allo stato attuale delle ricerche.

Definito sinteticamente il quadro economico-istituzionale in cui si inserisce la trattazione contenuta nel volume sotto esame, si comprendono facilmente i seguenti quattro obiettivi prefissati dall'autore: a) identificazione dell'oggetto, del-

le funzioni e dei campi complementari della politica dei trasporti; *b*) informazione degli operatori economici e degli uomini politici sulle difficoltà concettuali connesse con la soluzione dei problemi del traffico; *c*) delimitazione dei rischi e delle possibilità delle alternative strutturali di regolazione del traffico; *d*) dimostrazione del fatto che le decisioni finali vanno informate a obiettivi di natura meta-economica e sono quindi dettate da giudizi soggettivi di valore.

La trattazione si compone di quattro parti. Nella prima parte sono tracciati i tratti salienti del quadro economico-istituzionale nel quale i responsabili della politica dei trasporti devono oggi risolvere i propri compiti. La trattazione dei fattori determinanti della politica dei trasporti, cui è dedicata la seconda parte, si inizia con un esame della struttura e degli sviluppi dell'economia dei trasporti; i tre paragrafi successivi hanno come tema, il secondo, il processo di formazione degli interessi e degli obiettivi della politica dei trasporti, il terzo, gli strumenti della politica dei trasporti e, infine, il quarto, le linee fondamentali di orientamento di una razionale politica dei trasporti. Nella terza parte le concezioni più avanzate di una razionale politica dei trasporti vengono considerate nei quattro fondamentali aspetti: caratteristiche del traffico e giusta valutazione della politica dei trasporti, conflitti di concezioni politico-economiche, tratti salienti della politica dei trasporti prevista per la CEE, basi razionali della politica dei trasporti. Chiude il volume un breve capitolo sui più attuali problemi sollevati dalla crescente intensificazione del traffico in tutti i Paesi.

Concludiamo osservando che, nonostante la modesta mole del volume, esso presenta un quadro quanto mai completo dei problemi di struttura e delle fasi evolutive della politica dei trasporti eu-

ropea. Un'ottima ed aggiornata bibliografia completa il volume che può essere considerato un contributo significativo della scienza economica tedesca al chiarimento dei problemi fondamentali di un importante settore industriale.

G. HINTERHUBER

*Milano, Università Cattolica.*

VIET J., *Imput-Output. Essai de présentation documentaire du système de W. - W. Leontief*, Mouton, Paris 1966. Un volume di pp. 143.

L'analisi delle interdipendenze industriali (*imput-output*), iniziata da poco più di vent'anni, è ormai una branca della scienza economica con una sua storia, una sua terminologia, un suo insieme di opere fondamentali che ne configurano le principali caratteristiche.

Partendo da questa convinzione, certo accettabile, J. Viet ha tentato di fornire con questo volumetto una guida logico-bibliografica indirizzata sia a chi si trovi per la prima volta nella necessità di prendere contatto con questa branca di studi sia a chi intenda completare le proprie conoscenze in materia.

Dati gli obiettivi del lavoro è essenziale accennare subito alla sua strutturazione. Sebbene lo stesso si componga di sei parti distinte (1. Prefazione e Introduzione; 2. Storia; 3. Definizioni; 4. Vocabolario; 5. Bibliografia Analitica; 6. Elementi di Valutazione) la sua lettura o consultazione risulta a nostro avviso più proficua qualora si adotti la seguente bipartizione degli argomenti: I) Prefazione; definizioni; elementi di valutazione; II) Rassegna storica; vocabolario; bibliografia.

La prima parte, relativamente breve,