

ECONOMIA

L. V. BIRCK, *Trafikokonomi*, un vol. di pagg. 206, Kobenavn, J. Jorgensen, 1931.

Uno dei caratteri meno soddisfacenti dello sviluppo della scienza economica moderna è la crescente divergenza fra teoria pura e teoria applicata o empirica. Mentre trent'anni or sono ogni economista possedeva una generale conoscenza ed aveva interesse nelle questioni economiche pratiche, ciò non accade oggi. Consapevole delle difficoltà insite nell'analisi la più semplificata ed astratta, il teorico puro raramente è disposto ad abbandonare le sue astratte speculazioni per occuparsi di un problema concreto. Le variabili da considerare in tale indagine a lui sembrano in numero esorbitante e le loro relazioni troppo intricate. Perciò l'economia applicata è facilmente lasciata senza considerazione ovvero, ciò che è anche peggio, è affidata a persone sfornite della preparazione teorica necessaria, per le quali la teoria pura si palesò troppo difficile ed alle quali invece, proprio per la mancanza di cognizione degli ostacoli che offre la scienza, l'economia applicata sembra faccenda da poco. Il genere di contributi recati da questa categoria di persone ha forse scoraggiato anche di più gli economisti ben preparati a penetrare nel campo della teoria applicata. In vista di tale deficienza è necessario salutare con soddisfazione ogni studio importante in quel campo. Che, del resto, non sia impossibile analizzare anche le questioni pratiche più complicate, è stato dimostrato chiaramente alcuni anni or sono da J. M. Clark coi penetranti studi sulle tariffe ferroviarie e sui costi fissi. Il libro eccellente del prof. Birck, che qui annunziamo, è un'altra prova luminosa.

I problemi del trasporto meritano la particolare attenzione degli economisti a causa della enorme quota di investimenti di capitali che questa industria abbraccia — il Birk calcola che più di un quarto della ricchezza prodotta in tutto il mondo è connessa coi vari mezzi di trasporto — ed inoltre a causa delle diverse e complicate fasi sotto cui si presentano gli aspetti economici di essi. La semplice applicazione della legge della domanda e dell'offerta e della legge del costo ai problemi del trasporto non lascia intendere adeguatamente le varie relazioni. In luogo di costi di produzione, marginale e medio, riferibili a distinte unità di produzione, come nella teoria generale del costo, qui abbiamo costi congiunti, che possono essere riferiti a particolare produzione solo in via indiretta.

Nel campo dei trasporti ferroviari, ad esempio, i costi di produzione non rappresentano spese omogenee per tonnellata o per passeggero trasportato, ma le spese si riferiscono a grandezze ed entità del tutto differenti. Si hanno costi di ammortamento, interessi, mantenimento di vie e di edifici, in gran parte proporzionati alla lunghezza delle linee es.: chilometro di linea), si hanno costi relativi ai capilinea e alle consegne, che sono relativi alla quantità di merce e al numero dei passeggeri (tonnellate, numero); si hanno costi di trasporto in senso stretto, che dipendono dalla lunghezza del viaggio, dalla celerità e dal peso delle locomotive, ecc. (chilometro per locomotiva).

Solo quando questi elementi indiretti di costo sono stati calcolati può essere determinato il costo del servizio di trasporto, espresso, ad esempio, in chilometro per tonnellata. Ma anche se si usa la tecnica e il calcolo più raffinato, la determinazione del prezzo e del costo resta incompleta. Il costo di un particolare servizio di trasporto, ad es. le spese addizionali cagionate da questo, dipenderà principalmente dall'ammontare della capacità non utilizzata, che è quantità per lo più non calcolabile, e variabile da stazione a stazione e da direzione a direzione. I problemi della



ANALISI D'OPERE

determinazione di costo e prezzo negli altri mezzi di trasporto differiscono nei dettagli da quelli delle ferrovie; ma sono sostanzialmente identici. In tutti i casi si trova la produzione a costi congiunti, il calcolo indiretto del costo e la capacità non utilizzata. Ciò che il Birck dice sulle tariffe di navigazione (pag. 31), che « la determinazione del prezzo è un'arte, in cui la logica deve essere sempre accompagnata dall' intuito » può ben applicarsi ad ogni tipo di trasporto.

Non è facile dare l'idea della ricchezza di materia trattata dal libro del Birck, ovvero discutere i punti, suscettibili di diversa opinione. Si è inteso solo di illustrare i problemi che il libro affronta. Esso è un contributo prezioso e vanta pregi non comuni di chiarezza di analisi e lucidità di stile.

S. CARLSON

PAOLO BISERNI, *I rapporti economici italo-francesi*, un vol. di pagg. 147, Bologna, R. Istituto di Scienze Economiche, 1934.

Come annunzia nella prefazione il prof. A. Giovannini, lo studio del Biserni è un documento scientifico, un prezioso contributo allo studio della realtà, condotto a termine sotto gli auspici del Laboratorio di economia e finanza « T. Martello ».

Nella introduzione sono delineati i caratteri fondamentali dell'economia francese ed italiana e dall'esame risalta l'importanza dei prodotti agricoli, mentre ci si fa un'idea sulla natura dei prodotti da importare in ciascuna delle due economie. In principio, i due paesi dovrebbero poter scambiare senza ostacoli i prodotti che sono rari nell'uno ed abbondanti nell'altro. Per vedere in quale misura sia attinto questo obiettivo naturale, è studiata la politica doganale italo-francese, prima nei cinquant'anni che precedettero la guerra e poi durante la guerra e dopo la cessazione delle ostilità.

A prescindere dall'esame di situazioni troppo lontane da noi, si deve ricordare l'esame condotto a termine nella terza parte del lavoro, quella che riguarda la politica italo-francese del dopo guerra. Essa è basata, sino al 1932, dall'accordo del 13 novembre 1922. In base ad esso ogni mercato beneficia d'una tariffa minima e della clausola della nazione più favorita. Ma nel 1931 la Francia adotta il sistema dei contingentamenti; sistema eccezionale e, senza dubbio, provvisorio, ma che è un fattore della paralisi degli scambi. Il contingentamento è un'arma nazionale di difesa contro la crisi, ma esso sul terreno internazionale la prolunga. Dal 1931 al 1932 il commercio italo-francese ha subito una contrazione del 30 %. Per adoperare una immagine classica, i vasi non comunicano più liberamente e tuttavia un paese non può più vivere isolato. I mercati sono complementari l'uno dell'altro, soprattutto quando si tratta di due paesi che come la Francia e l'Italia hanno un ideale comune e comune una storia ed una civiltà. E d'altronde il protezionismo ad oltranza non semplifica i problemi, che a tutti sta a cuore risolvere.

H. GUITTON

C. BRESCIANI-TURRONI, *Some consideration on Egypt's monetary system*, un op. di pagg. 56, Cairo, Faculté de droit, 1934.

Il prof. Bresciani-Turroni, continuando una sua apprezzata tradizione, apporta contributi veramente notevoli e fertili revisioni alle dottrine economiche, attraverso l'esame ed il vaglio dei fenomeni concreti. La serie dei suoi lavori sul marco racchiudono una preziosa fonte di insegnamenti in fatto di teorie monetarie; la sua indagine sul commercio a termine nei cotone egiziani contiene una davvero convincente