

per il finanziamento di piani di sviluppo economico, oggi non possibili senza ulteriori sacrifici fiscali.

Dal disarmo abbiamo tutto e tutti da guadagnare: oserei affermare che più di tutti avrebbero da guadagnare i paesi sottosviluppati i quali potrebbero finanziare il proprio sviluppo economico e sociale, non solo attraverso la diminuzione del proprio budget militare ma anche (e soprattutto) attraverso le maggiori possibilità di aiuto disinteressato da parte delle maggiori potenze, non più oberate da ingenti spese per gli armamenti. Auguriamoci che ciò avvenga il più presto possibile.

M. VAGLIO

Milano.

UNITED NATIONS, *Management of Industrial Enterprises in Under-Developed Countries*. United Nations, Department of Economic and Social Affairs. New York 1958. Un volume di pp. 35.

Si tratta di un rapporto realizzato dal Bureau of Economic Affairs nel quadro del programma di lavoro sull'industrializzazione dei paesi sottosviluppati, approvato dall'Economic and Social Council nelle sue risoluzioni 597/A (XXI) del 4 maggio 1956 e 618 (XXII) del 6 agosto 1956.

Il rapporto è stato preparato dopo una discussione avvenuta fra un gruppo di esperti internazionali riunitisi al palazzo dell'ONU, basata su di una ricca documentazione raccolta dall'organizzazione delle Nazioni Unite. Tale documentazione dovrebbe essere stata almeno parzialmente pubblicata nella seconda edizione del « Bulletin on Industrialisation and Productivity » dell'ONU, uscito alla fine del 1958.

Partendo dall'osservazione ovvia ma fondamentale secondo cui l'industrializzazione implica non solo capitale, lavoro e materie prime ma anche abilità direzionale, il rapporto si sofferma brevemente sui principali problemi connessi alla « direzione » delle imprese nei paesi sottosviluppati.

Viene innanzi tutto esaminato il fattore « ambiente » destinato ad influire in modo notevole sull'attività direzionale attraverso quelle caratteristiche che sono precipue di una società pre-industriale e cioè: mancanza di infrastrutture nella economia del paese, mancanza di personale qualificato, controllo « familiare » dell'azienda con grave impedimento, quindi, alla formazione di nuovi quadri direttivi, provenienza degli imprenditori da attività non industriali con conseguente difficoltà di adeguarsi ad una visione organica ed unitaria della gestione aziendale e di abituarsi all'uso di tecniche direzionali più scientifiche, ecc.

Vengono, quindi, discussi i seguenti problemi: struttura organizzativa dell'azienda; reclutamento e addestramento del personale direttivo ad alto e medio livello; direzione del personale (con particolare riguardo ai problemi dell'inserimento del personale rurale nell'industria e delle relazioni industriali quale mezzo per migliorare la produttività); direzione della produzione; problemi di mercato; controlli interni; relazioni fra imprese e organismi statali. Per ogni argomento vengono forniti alcuni suggerimenti di massima, diretti agli imprenditori, alle associazioni industriali, e alle autorità governative.

Qui vogliamo solo ricordare le osservazioni relative ai rapporti fra industria privata e Stato.

Il rapporto rileva l'importanza dell'azione dello Stato soprattutto per quanto concerne la creazione delle necessarie in-

frustrature; e suggerisce un miglioramento dei canali di comunicazione fra gli operatori economici privati e gli organi statali al fine di rendere i primi più informati sulla politica economica che il governo intende seguire, e i secondi più consci degli effettivi problemi e delle necessità delle imprese private.

Sottolineato che il nocciolo della questione si riduce sempre a trovare il giusto equilibrio fra il tornaconto individuale e l'interesse collettivo — come espresso dalle linee programmatiche del Governo — il rapporto conclude ravvisando nella società a partecipazione statale uno strumento valido per realizzare tali obiettivi. Anzi, secondo gli esperti che hanno partecipato alla discussione che ha originato questo rapporto, la impresa a partecipazione statale fornisce vantaggi che non sono limitati alla maggiore facilità di reperire grandi capitali da investire nella industria pesante, o simili; ma che si estendono anche al piano educativo della classe dirigente. Infatti, con questa struttura organizzativa, si può ottenere un temperamento degli interessi privati a favore di considerazioni di interesse pubblico e, d'altro canto, gli organi governativi possono acquisire quella conoscenza diretta del mondo economico « operativo » che è indispensabile per operarvi un avveduto controllo.

S. STERPI

*Milano, Università Cattolica.*

WILLIAMS E. W. jr., *Freight Transportation in the Soviet Union*. Princeton University Press, Princeton 1962. Un volume di pp. XXI-221.

La storia e il progresso dell'economia di una nazione coincide, in genere, con la storia e il progresso dei suoi trasporti

interni. Conoscere, pertanto, quanto si è compiuto nei vari paesi in fatto di sviluppo delle infrastrutture di trasporto, delle organizzazioni, dei costi, dei noli e dei volumi trasportati; lo sviluppo di un settore piuttosto che di un altro dei trasporti stessi; le tendenze in atto o previste, ecc., tutto ciò appare di grande utilità al fine di trarre precise indicazioni sul grado di evoluzione dell'economia di codesti paesi. Per tale motivo riescono di particolare interesse i libri, quali questo che presentiamo, nel quale l'autore, con chiarezza, lucidità e abbondante documentazione, prospetta e illustra i diversi problemi connessi al sistema del trasporto merci nell'Unione delle Repubbliche Sovietiche Socialiste.

Quali sono i principali sistemi di trasporto di codesta nazione? Quale è stata l'evoluzione di tali sistemi? Quali i termini di paragone con gli Stati Uniti d'America?

Questo, in sintesi, quanto è trattato dal Williams, professore alla Columbia University, in un quadro che felicemente sposa gli elementi tecnici a quelli economici e politici, fornendo una panoramica completa e compendiosa della materia. Ed è giusta questa stretta unione fra tecnica e politica economica, in quanto — come è risaputo — la prima se non è accoppiata alla seconda, può restare una sterile accademia.

Il volume consta di cinque capitoli, tre appendici e una ricca bibliografia, ed è corredato da una serie di tavole, tabelle e grafici inerenti ai diversi argomenti.

Nel primo capitolo, in particolare, si tratta della struttura, della composizione e dello sviluppo dei trasporti nell'Unione Sovietica e negli Stati Uniti; nel secondo, vengono illustrati l'organizzazione e il movimento ferroviario sovietico; nel terzo capitolo si parla dei fattori esterni influenti sul traffico ferroviario nell'URSS; nel