

della C.E.E. nei riguardi degli accordi di specializzazione e di ricerca in comune fra piccole e medie imprese e dell'eliminazione delle distorsioni fiscali e legislative. Secondo gli autori la soppressione di questi ostacoli obiettivi non è sufficiente per ottenere il grado di concentrazione desiderato. Poiché ad esso si oppongono fattori psicologici, è necessario che la Commissione, sull'esempio del quinto piano francese, assuma un atteggiamento più attivo nell'incoraggiare certe fusioni.

La promozione di maggiori dimensioni aziendali non può disgiungersi da una politica antimonopolistica che controlli tale trasformazione e reprima gli abusi di posizione dominante. Gli autori illustrano allora gli strumenti per il controllo delle concentrazioni nella C.E.C.A. e nella C.E.E. ed auspicano che, in occasione dell'unificazione dei Trattati conseguente alla fusione delle Comunità europee, vengano introdotte anche nella C.E.E. disposizioni adeguate. Sull'esempio dell'esperienza inglese, si dovrebbero fornire alla Commissione ampi poteri discrezionali, in modo da rendere possibile l'effettuazione di un bilancio fra gli svantaggi della riduzione della concorrenza che la concentrazione trae con sé ed i vantaggi della grande dimensione.

L'appunto che si può fare a quest'ultima parte dell'opera è che si è completamente ignorata la controversia sulla possibilità di applicare l'art. 85 del Trattato di Roma alle concentrazioni. Il problema, di competenza del giurista, non doveva certo essere approfondito in un saggio di carattere economico; tuttavia, da come la trattazione è stata impostata, era indispensabile farne almeno un cenno.

La conclusione generale degli autori è che il dilemma: concentrazione o concorrenza, per ora non si pone, perché l'industria europea è in generale troppo sottoconcentrata per far sorgere timori circa la possibilità di mantenere un grado suf-

ficiente di concorrenza nel mercato comune. Sarebbe quindi erroneo adottare una politica contraria alle fusioni perché da esse potrebbero scaturire difficili problemi di controllo di strutture oligopolistiche; bisognerà invece trovare tecniche di controllo che sostituiscano la « mano invisibile » della concorrenza.

Il contributo dell'opera recensita alla discussione dei problemi della concentrazione nel mercato comune è senz'altro positivo, non solo per il già notato sforzo di togliere il discorso dal campo delle generalità, ma anche perché vi è un tentativo di separare l'aspetto economico da quello politico. Mi sembra particolarmente utile stabilire i limiti oltre i quali ragioni puramente economiche non giustificano una concentrazione, perché tali limiti possono essere superati in base a considerazioni di carattere politico. Le istanze di alcuni paesi della C.E.E., particolarmente ansiosi di salvaguardare la loro indipendenza economica nei riguardi degli U.S.A., non sono certo prive di fondamento né da sottovalutare; ma a questo punto l'economista, in quanto tale, non ha più nulla da dire.

A. REATI

*Loughborough, University of Technology.*

VACCÀ S., *Il progresso tecnico-organizzativo nel settore marittimo-portuale*, Giappichelli, Torino 1967. Un volume di pp. 193.

Il volume di S. Vaccà affronta da un punto di vista originale e interessante il problema dello sviluppo del progresso tecnico-organizzativo nell'attività portuale. Il suo scopo infatti è quello di analizzare i fattori tecnico-organizzativi ed istituzionali che consentano ai porti italiani di portarsi ad un livello di efficienza com-

parabile con quello degli scali internazionali più progrediti.

Il volume è articolato in tre capitoli e due appendici. Nel I cap. (« Le modalità del progresso tecnico-organizzativo nel ciclo di trasporto 'via mare' ») l'autore traccia un rapido quadro di alcune recenti tendenze del progresso tecnico-organizzativo nelle diverse fasi del trasporto « via mare »; egli inoltre si sofferma a considerare le nuove tecnologie di stivaggio della nave e le loro conseguenze economiche. Il II cap. (« Le modalità di sviluppo del progresso tecnico-organizzativo nella fase portuale ») prende in esame le modalità di introduzione del progresso tecnico-organizzativo nella fase portuale, oggetto precipuo della presente indagine. In linea generale, il progresso tecnico nella fase portuale è la risultante di due ordini di sollecitazioni: a) *sollecitazioni esogene*, ovvero incentivi che hanno origine nella fase del trasporto marittimo e terrestre e nelle stesse modalità di condizionamento della merce; b) *sollecitazioni endogene*, ovvero incentivi che hanno origine direttamente nella fase portuale, in quanto tale.

Definita l'attività portuale come « servizio pubblico » avente però caratteristiche tali da accostarlo alle attività industriali vere e proprie, l'autore conclude che « ciò che conta per determinare il tipo e l'entità dell'intervento statale in una attività di servizio pubblico, sono soprattutto le modalità con le quali si svolge un dato servizio » (p. 59). Nel capitolo successivo (« Considerazioni sul progresso tecnico-organizzativo nei porti italiani »), dopo aver distinto i porti di servizio pubblico dai porti aziendali ed illustrato la funzione industriale e commerciale, alla quale un porto di servizio pubblico può assolvere, il Vaccà esamina rapidamente lo sviluppo del progresso tecnico-organizzativo nel sistema portuale italiano; viene posto in rilievo che il

ritmo di adozione del progresso tecnico-organizzativo in Italia è stato notevole nei porti aziendali per la maggiore specializzazione, più modesto invece nei porti di servizio pubblico, specialmente in quelli a funzione commerciale (per esempio Genova).

L'autore conclude che in Italia è più che mai necessario non solo un aumento degli investimenti statali nel settore portuale, ma una concentrazione degli stessi per conseguire economie di scala, dalle quali dipende in modo determinante l'introduzione del progresso tecnico-organizzativo; ciò per fronteggiare la concorrenza sempre più accesa dei porti stranieri, la cui maggiore efficienza, a lungo andare, può ampliarne non poco l'area di attrazione dei traffici, sino ad investire le stesse aree servite dai porti nazionali. Con riferimento al finanziamento pubblico degli investimenti nel settore portuale vengono, da ultimo, identificati i fattori che militano a favore di una relativa autonomia finanziaria degli enti pubblici portuali.

Al termine dei tre capitoli sotto esame, l'autore sottolinea riassuntivamente che « non sembra potersi mettere in dubbio che anche nel caso degli enti portuali il problema di fondo dell'efficienza gestionale è rappresentato dal grado di autonomia che deve essere effettivamente consentito ai dirigenti e dalla individuazione delle procedure giuridico-formali e tecnico-amministrative che tali autonomie possono garantire » (p. 83); e conclude che l'adozione di adeguate strutture giuridico-amministrative degli enti portuali rappresenta la condizione più decisiva per consentire alla fase portuale di recepire quelle sollecitazioni di ordine endogeno ed esogeno che stimolano il progresso tecnico-organizzativo nel settore portuale.

Nel primo studio pubblicato in appendice (« Progresso tecnico-organizzativo e costi del trasporto via mare »), curato dal

dr. G. Panati, assistente alla cattedra di tecnica industriale e commerciale nell'Università di Genova, vengono messe in evidenza le trasformazioni intervenute nei costi delle singole fasi in relazione al progresso tecnico-organizzativo che nelle stesse si è manifestato. Il secondo studio (« Aspetti del progresso tecnico-organizzativo nei grandi porti europei »), a cura del dr. P. Genco, assistente alla stessa cattedra, costituisce una verifica, condotta per alcuni grandi porti internazionali europei, del modello di ragionamento esposto dal Vaccà; vengono cioè illustrati per specifiche situazioni portuali, le concrete modalità di manifestazione del progresso tecnico-organizzativo, tenuto conto della distinzione tra sollecitazioni di ordine endogeno ed esogeno al progresso stesso.

Il volume, ampiamente documentato da numerose fonti bibliografiche, oltre che da rilevazioni dirette, costituisce un valido contributo alla conoscenza di un settore di grande attualità e di crescente importanza e prospetta, per i problemi di sviluppo programmato dei porti italiani, alcune concrete possibilità di soluzione.

G. HINTERHUBER

Milano, Università Cattolica.

WEBER A., *Sowjetwirtschaft heute*, Duncker - Humblot, Berlin 1962. Un volume di pp. 121.

MILLER M., *Il consumatore sovietico*, Rizzoli, Milano 1967. Un volume di pp. 334.

Pubblicati a distanza di un triennio (l'edizione inglese dell'opera della Miller è del 1965), i due volumi affrontano da punti di vista molto diversi ma con uguale serietà lo stesso problema: quello delle conseguenze che la maggior quota di reddito distribuito alle famiglie e quindi il

più alto tenore di vita e la possibilità di diversificazione dei consumi hanno avuto e avranno sul sistema produttivo sovietico direttamente e indirettamente sulla vita sociale e politica dell'U.R.S.S.

Il volumetto di A. Weber, pubblicato poco prima della scomparsa dell'autore (1963) che fu, come è noto, molto vicino al gruppo degli ordoliberali tedeschi tanto da essere giudicato « il Nestore della economia sociale di mercato », è l'ultimo di una serie di studi critici che l'autore stesso aveva precedentemente dedicato all'economia sovietica (*Der Misserfolg des bolschevistischen Wirtschaftssystems*, 1944; *Markwirtschaft und Sowjetwirtschaft*, 1949; *Sowjetwirtschaft und Weltwirtschaft*, 1959). Il punto di partenza della posizione critica del Weber è — a livello teorico — molto simile a quello del Pareto e del Barone che giudicano semplicemente irrazionale un sistema totalmente pianificato che — date le risorse — non giunga per mezzo della coazione alla stessa ripartizione che la concorrenza perfetta attua spontaneamente. È una posizione indubbiamente superata e fragile, ma, a differenza del Pareto e del Barone, il Weber non trascura l'apporto di tutta la tradizione storicistica tedesca e su quella base costruisce una analisi efficace che si svolge su due piani. Sul piano etico-filosofico il Weber vuol dimostrare che se anche fosse possibile realizzare uno schema teorico razionale di funzionamento di un sistema collettivizzato, questo sarebbe inaccettabile dal punto di vista etico perché inconciliabile con alcune esigenze fondamentali dell'uomo; sul piano storico-economico l'autore cerca di individuare i rapporti complessi di interdipendenza fra le istituzioni in senso lato e la struttura produttiva sovietica. Su quest'ultimo piano si svolge il volume del 1962; esso rappresenta perciò qualcosa di più di una critica scontata della pianificazione collettivista da parte di un