

ticamente come fattore di autonomo sviluppo del paese interessato, allacciando rapporti creditizi con gli operatori economici locali. Nel tentativo di sottrarsi a tali condizionamenti si ricorre spesso a procedure di nazionalizzazione, o comunque alla creazione di istituti bancari a soggetto economico pubblico, ma gli effetti di tali provvedimenti si rendono manifesti solo a notevole distanza di tempo, data la lentezza con cui si rinnovano i quadri dirigenti e le tecniche di gestione degli istituti stessi.

Va ancora osservato che lo sviluppo di un'attività bancaria nei paesi sottosviluppati segue una linea evolutiva grosso modo simile a quella che può rilevarsi attraverso l'esame delle vicende monetarie e creditizie nei paesi occidentali: da una attività creditizia indifferenziata, quanto a natura e a durata delle operazioni, svolta da un numero esiguo di istituti, si passa lentamente e faticosamente sia ad enucleare distinte specializzazioni funzionali — banca centrale, aziende di credito ordinario, istituti di credito speciale — sia ad ammettere un maggior grado di competitività nell'esercizio del credito. A favorire una maggiore articolazione del mercato del credito concorre in certa misura anche l'azione degli organismi monetari e finanziari a carattere sovranazionale, che con la loro attività di consulenza ed ancor più attraverso l'erogazione di aiuti finanziari tendono a orientare il processo di crescita dei sistemi monetari e creditizi dei paesi sottosviluppati verso forme più moderne ed efficienti.

L'interesse per la monografia del Mauri risiede soprattutto nell'approccio storico seguito nella trattazione, che gli ha permesso, nelle prime tre parti del lavoro, di compiere un'analisi e precisa ricostruzione delle complesse vicende monetarie e creditizie dell'Etiopia e dell'Eritrea dalla fine del secolo scorso ai giorni nostri. La quarta parte dell'opera — più

specificamente dedicata ad illustrare le caratteristiche strutturali e funzionali del mercato del credito in Etiopia — offre al lettore un quadro esauriente e documentato delle modalità con cui si svolge attualmente l'intermediazione creditizia in un paese sottosviluppato e delle carenze che esso ancora presenta per quanto riguarda il finanziamento delle principali attività economiche.

F. CESARINI

*Milano, Università Cattolica.*

MICHAELY M., *Balance of Payments Adjustment Policies: Japan, Germany and the Netherlands*, «NBER Occasional Paper 106», Columbia University Press, New York 1968. Un volume di pp. 108.

Il volume è un rapporto preliminare di una più vasta ricerca che mira a identificare le politiche di aggiustamento adottate nei vari paesi in risposta agli squilibri della bilancia dei pagamenti.

Il compito affrontato è utile e urgente, in un momento in cui il sistema monetario internazionale oscilla nel vuoto, tra vecchi schemi ormai superati e una gamma di nuove soluzioni sulle quali non si trova l'accordo intellettuale o quello politico: una ricerca che riuscisse a chiarire i comportamenti effettivi degli organi nazionali di politica economica, nelle loro motivazioni e nei loro risultati, costituirebbe una base obbligatoria per ogni proposta che ambisca ad un certo grado di realismo.

Il compito è anche oltremodo difficile, e questo rapporto preliminare, che comprende una parte descrittiva della metodologia generale della ricerca e tre capitoli dedicati a tre paesi scelti come « campione pilota », mette bene in luce le difficoltà.

La principale difficoltà è a mio parere lo stretto collegamento tra la politica della bilancia dei pagamenti e tutti gli altri aspetti della politica economica (o della politica generale) che esiste in ciascun paese. In un contesto di decisioni altamente complesse e interdipendenti, analizzare « le connessioni causali tra squilibri dei pagamenti con l'estero e misure di politica economica » (p. 2) è molto rischioso: anche perché il periodo sottoposto a indagine non è lunghissimo (dagli otto ai quattordici anni a seconda del Paese considerato) ed è più che possibile che certi comportamenti, dovuti a circostanze particolari, siano stati nello studio indebitamente generalizzati.

La stessa varietà delle situazioni pone notevoli ostacoli alla riduzione delle varie esperienze sotto un metro unico. Nella ricerca, ad esempio, si mettono in relazione squilibri nella bilancia dei pagamenti con misure di politica economica cercando i nessi causali di breve periodo tra i primi e le seconde. Per individuare questi nessi causali — e non le eventuali catene causali che vanno in direzione opposta — si ammettono ritardi in una sola direzione: si esclude così a priori che la politica economica possa prevedere le situazioni ed agire in senso preventivo anziché terapeutico. Per cercare i nessi di breve periodo si usano dati trimestrali: un Paese che cerchi di raggiungere gradualmente, in un certo numero di anni, un diverso rapporto tra riserve valutarie e volume di importazioni, si trova a seguire una politica del tutto indifferente ai disturbi di breve periodo, cioè una politica che il Michaely è costretto, secondo il suo metodo, a definire « mancanza di una politica sistematica ». Questi casi non sono troppo ipotetici: alla prima eventualità l'autore stesso fa cenno, e il secondo caso assomiglia molto a quello della Germania quale emerge dallo studio. La con-

sapevolezza dell'autore non elimina le deficienze oggettive del metodo adottato.

Il Michaely classifica, fase per fase, l'impiego degli strumenti monetari e fiscali come concorde o discorde rispetto alla direzione di movimento richiesta dalla situazione della bilancia dei pagamenti. La classificazione viene compiuta a due livelli: per singoli strumenti (saggio di sconto, riserve minime obbligatorie, ecc.) e per gruppi di strumenti (politica monetaria, politica di bilancio). Non è infrequente, né deve essere inattesa a mio avviso, la scoperta che l'impiego di taluni strumenti, apparentemente irrazionale se preso a sé, appare giustificato nel quadro complessivo (vedi l'impiego divergente del saggio di sconto e delle riserve obbligatorie in Olanda).

La stessa valutazione dell'intera politica monetaria, ad esempio, non è pacifica, nemmeno rispetto al singolo obiettivo dell'aggiustamento di breve periodo della bilancia dei pagamenti. Le « regole del gioco » infatti possono essere intese in senso stretto o in senso ampio: poiché la perdita di riserve esercita automaticamente un effetto restrittivo sull'offerta di moneta, la politica monetaria può essere definita « concorde » (*adjusting*) in senso stretto, se le misure discrezionali tendono ad accentuare ulteriormente la compressione dell'offerta di moneta, o in senso ampio, se esse tendono a controbilanciare la perdita di riserve agendo in senso espansivo sull'offerta di moneta ma in misura non sufficiente ad annullare l'effetto restrittivo. Il Michaely segue quest'ultima definizione, e la scelta è giustificata quanto lo sarebbe qualsiasi altra scelta.

Il volume rappresenta quindi un'utile raccolta di informazioni circa le politiche adottate nei confronti della bilancia dei pagamenti. Quanto alla classificazione e alla valutazione, siamo a livello di primissima approssimazione, e se il lavoro

può essere considerato un utile contributo, sarebbe errato volerne trarre giudizi affrettati circa l'opportunità delle politiche economiche seguite.

PIPPO RANCI

*Milano, Università Cattolica.*

RUPPENTHAL K. M., *Issues in Transportation Economics*, Merril Books, Columbus (Ohio) 1965. Un volume di pp. X-350.

Ruppenthal ha scelto alcuni tra i più classici problemi nel campo dell'economia dei trasporti presentandone brevemente e chiaramente gli aspetti generali e facendo seguire all'esposizione relativa ad ogni tema opinioni di uomini d'affari, funzionari, politici, esperti del settore, estratte da documenti ufficiali, discorsi, relazioni di commissioni di studio, lettere, ecc.

Una documentazione di questo tipo dà alle questioni teoriche, di solito trattate nei manuali in modo accademico, una dimensione reale, certamente più attuale ed immediata, e la scelta molto accorta di contrastanti pareri riesce a far scaturire in modo sufficientemente nitido i termini talvolta contrapposti delle argomentazioni relative a ciascun problema, e le diverse sfumature ed i vari modi in cui ogni problema può essere affrontato.

Gli argomenti trattati coprono una vasta gamma di temi tipici della letteratura in materia e vanno, tanto per citarne alcuni, dalla funzione promozionale dei sussidi alle attività delle *conferences* marittime, ai vari aspetti delle teorie tariffarie, al ruolo della regolamentazione nel mercato dei trasporti. Si tratta cioè di problemi tutt'altro che nuovi; abbastanza originale è invece, come si è detto, la loro visualizzazione effettuata « dall'interno », attra-

verso il pensiero di categorie di operatori attivamente impegnati in diversi ruoli e quali rappresentanti di contrastanti interessi, nel settore dei trasporti.

Si può rilevare peraltro come l'autore non abbia preso in considerazione un settore di vitale importanza ed attualità come quello dei trasporti urbani, limitando il campo di studio alle questioni più tradizionali di economia dei trasporti.

Ovviamente, questa trasposizione dei noti teoremi generali nel vivo della situazione americana, che costituisce senz'altro il pregio principale per un lettore che viva quella realtà, si presenta invece per il lettore italiano in un certo senso come una limitazione, in quanto taluni problemi e molti riferimenti puntuali possono apparire piuttosto lontani dalla nostra situazione.

Tuttavia questo volume non manca di interesse, se non altro costituendo un mezzo indubbiamente significativo per avere una rapida visione delle più attuali correnti di pensiero nel campo della politica dei trasporti ed una viva panoramica della problematica del settore negli Stati Uniti.

Dalla documentazione raccolta dal Ruppenthal si delinea in tutta la sua vivacità il dibattito tra fautori di opposte concezioni del ruolo dell'autorità pubblica nel campo dei trasporti ed appare chiaramente il travaglio di un settore ancora alla ricerca di un efficace equilibrio tra competizione e regolamentazione, tra *laissez faire* ed un più impegnato intervento pubblico proporzionato alla vitale funzione dei trasporti.

La struttura del mercato dei trasporti negli Stati Uniti è caratterizzata, come abbastanza noto, dall'esistenza di una preponderante presenza del capitale privato, sul quale il controllo pubblico si esercita mediante l'azione di apposite commissioni quali la I.C.C. (Interstate Commerce Commission), il C.A.B. (Civil Aeronau-