

GEOGRAFIA ECONOMICO-POLITICA

Direttori

Tullio D'APONTE

Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Vittorio AMATO

Università degli Studi di Napoli "Federico II"

Comitato scientifico

Filippo BENCARDINO

Università del Sannio di Benevento

Attilio CELANT

"Sapienza" Università di Roma

Franco SALVATORI

Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"

Maria Paola PAGNINI BAZO

Università Telematica delle Scienze Umane "Niccolò Cusano"

Vittorio RUGGIERO

Università degli Studi di Catania

GEOGRAFIA ECONOMICO-POLITICA

Attenta allo studio delle interazioni che legano dinamiche socio-politiche, assetto organizzativo dello spazio e competitività dei sistemi regionali, la scienza geografica assume indiscussa centralità nel dibattito sull'evoluzione del mondo contemporaneo. La produzione che il comitato scientifico di questa collana intende promuovere risponde a espliciti criteri metodologici e concettualità finalizzate alla rappresentazione delle principali innovazioni presenti nel divenire di paesaggi, modelli di sviluppo locale a diverse scale territoriali e strategie politiche ed economiche che ne sostanziano la complessità e ne definiscono i relativi scenari evolutivi. Mentre il rigore scientifico delle ricerche pubblicate costituisce precipuo impegno editoriale, la piena autonomia e indipendenza dei singoli autori rappresenta irrinunciabile espressione di pluralismo culturale.

In "Geografia economico-politica" sono pubblicate opere di alto livello scientifico, anche in lingua straniera per facilitarne la diffusione internazionale. I direttori approvano le opere e le sottopongono a referaggio con il sistema del "doppio cieco" (*double blind peer review process*) nel rispetto dell'anonimato sia dell'autore, sia dei due revisori che scelgono: l'uno da un elenco deliberato dal comitato di direzione, l'altro dallo stesso comitato in funzione di revisore interno. I revisori rivestono o devono aver rivestito la qualifica di professore universitario di prima fascia nelle università italiane o una qualifica equivalente nelle università straniere. Ciascun revisore formulerà una delle seguenti valutazioni: *a)* pubblicabile senza modifiche; *b)* pubblicabile previo apporto di modifiche; *c)* da rivedere in maniera sostanziale; *d)* da rigettare; tenendo conto della: *a)* significatività del tema nell'ambito disciplinare prescelto e originalità dell'opera; *b)* rilevanza scientifica nel panorama nazionale e internazionale; *c)* attenzione adeguata alla dottrina e all'apparato critico; *d)* adeguato aggiornamento normativo e giurisprudenziale; *e)* rigore metodologico; *f)* proprietà di linguaggio e fluidità del testo; *g)* uniformità dei criteri redazionali.

Nel caso di giudizio discordante fra i due revisori, la decisione finale sarà assunta da uno dei direttori, salvo casi particolari in cui i direttori provvederanno a nominare tempestivamente un terzo revisore a cui rimettere la valutazione dell'elaborato. Il termine per la valutazione non deve superare i venti giorni, decorsi i quali i direttori della collana, in assenza di osservazioni negative, ritengono approvata la proposta. Sono escluse dalla valutazione gli atti di convegno, le opere dei membri del comitato e le opere collettive di provenienza accademica. I direttori, su loro responsabilità, possono decidere di non assoggettare a revisione scritti pubblicati su invito o comunque di autori di particolare prestigio.



Vai al contenuto multimediale

Viviana D'Aponte

Risorsa Mare

Geografie dell'economia marittima italiana

Presentazione di
Vittorio Ruggiero





Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXVII
Giacchino Onorati editore S.r.l. – unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-1112-3

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: dicembre 2017

A mio padre
senza il quale
nulla nella mia vita
sarebbe stato
possibile

Indice

- 9 Presentazione
di Vittorio Ruggiero
- 13 Introduzione
- 17 Capitolo I
Ricerca geografica ed Economia marittima
1.1. Gli studi geografici su porti e traffici marittimi nell'anteguerra, p.17 – 1.2. Studi geografici su porti e trasporti marittimi nel dopoguerra del “miracolo economico”, p.21 – 1.3. Le “indicazioni” della Commissione Porti e Sistemi Portuali dell'UGI, p.28 – 1.4. L'affermazione, piena e condivisa, di uno statuto disciplinare per le ricerche di “geografia del mare”, p.33
- 39 Capitolo II
L'evoluzione dell'assetto normativo in tema di gestione portuale
2.1. La legge 1885/3095 e i suoi oltre cent'anni di vigenza, p.39 – 2.2. La riforma dell'ordinamento introdotta dalla legge 84/94, p.44 – 2.3. Le più recenti modifiche della legge 84/94, p.50
- 57 Capitolo III
L'avanmare e le infrastrutture del retroterra per lo sviluppo virtuoso dell'economia portuale
3.1. La dimensione geografica dell'avanmare, p.57 – 3.2. Retroterra, logistica e sistema portuale italiano, p.64 – 3.2.1. *Le criticità strutturali del sistema relazionale*, p.64 – 3.2.2. *Le opportunità e i vincoli del “traslog” marittimo*, p.69 – 3.3. Il deficit infrastrutturale italiano, p.75 – 3.4. Sviluppo della portualità e vincoli ambientali, p.85
- 89 Capitolo IV
La “geografia” della portualità italiana tra progetti e “costruzione di reti sistemiche”
4.1. Il disegno europeo del trasporto intermodale, p.89 – 4.2. I “corridoi” di traffico nella recente visione del TEN-T, p.93 – 4.3. Per un assetto del sistema portuale coerente con la “geografia” delle Autorità di Sistema, p.97 – 4.4. La portualità italiana tra “locale” e “globale”, p.104

107 **Capitolo V**

Geografia del traffico portuale

5.1. L'economia del mare di fronte alla "crisi" del 2008: uno sguardo d'insieme sugli effetti immediati, p.107 – 5.2. Il lento "risveglio" del trasporto marittimo e della portualità italiana, p.114 – 5.3. Il traffico containerizzato alla ricerca di una piattaforma logistica e di una vocazione manifatturiera del retroterra, p.118

123 **Capitolo VI**

Gli "spazi" del cabotaggio marittimo

6.1. Il cabotaggio marittimo nell'Unione Europea, p.123 – 6.2. Le "autostrade del mare" europee, p.126 – 6.3. Il cabotaggio marittimo nella "geografia del mare" italiana: le connessioni a scala comunitaria, p.131 – 6.4. Il cabotaggio marittimo nella "geografia del mare" italiana: le connessioni tra i porti nazionali, p.137 – 6.5. Una formula innovativa di cabotaggio ispirata alla logica delle "autostrade del mare": l'infelice sorte del "metro del mare" in Campania, p.147

155 *Bibliografia*

Presentazione

VITTORIO RUGGIERO*

Questa ampia ricerca, sviluppata in una sede accademica tradizionalmente “marittimista”, ha molti pregi, di cui non eviterò affatto di discutere.

Prima d’ogni altro, l’averci ricordato i contenuti di un saggio molto ben documentato di Attilio Celant, pubblicato nel Bollettino della SGI qualche anno addietro, in cui, con estrema chiarezza, si riflette dell’importanza che assume l’economia italiana del mare, in una prospettiva attenta alle opportunità di crescita equilibrata del sistema territoriale nazionale.

In particolare, il ragionamento sviluppato in quel saggio affrontava una questione centrale nella geografia economica dell’Italia contemporanea: l’esigenza d’impellente innovazione nella razionalizzazione della rete infrastrutturale del Paese, in funzione di una logistica in grado di connettere il sistema nazionale dei trasporti al più vasto contesto geopolitico dell’Unione Europea.

Mi è apparso importante muovere l’osservazione intorno ai contenuti di questa ricerca, per il motivo che in essa emerge un’ampia analogia, col contributo del Celant. Il nesso che vi si coglie scaturisce dalla correlazione che emerge tra sviluppo territoriale, efficienza del sistema portuale e innovative opportunità di crescita economica. La cui assoluta legittimazione discende da un’attenta lettura geografica dell’economia marittima; lettura particolarmente attenta alle prospettive geopolitiche di una recuperata centralità del bacino del Mediterraneo nelle relazioni commerciali contemporanee che si stabiliscono tra Est ed Ovest del mondo attuale.

Ne consegue l’affermazione di un’esplicita valenza “geografica” della “risorsa mare” nei confronti dell’economia marittima italiana, in termini di approccio più opportuno, non soltanto per comprendere ori-

* Università degli Studi di Catania.

gine e natura dei problemi da risolvere, bensì per prospettare soluzioni attraverso lo sviluppo di adeguate politiche territoriali.

Nel solco di tale concezione, il lavoro condotto da Viviana D'Aponte offre non pochi stimoli e occasioni di riflessione allo studioso, senza mai rinunciare ad una linea conduttrice improntata, come ella stessa afferma nell'introduzione, da quella precipua pratica di concettualizzazione interpretativa, propria della scienza geografica.

Del resto, sin dagli inizi del secolo scorso, poi in termini sempre più sistematici, dopo l'ultima grande guerra, la Geografia economica ha dedicato peculiare attenzione al tema delle funzioni dei porti e della circolazione mercantile. Con numerosi lavori che, molto attentamente sono ricordati e riletti, alla ricerca di un filo logico unificante, in grado di condurre all'individuazione di una chiara guida metodologica, di cui si sottolinea l'evidente parallelismo con le acquisizioni consolidate nello statuto disciplinare attraverso le preposizioni che, sia pure in differente occasione, erano emerse dalla speculazione concettuale sottesa agli studi di "geografia regionale".

In tal senso, molto opportunamente, prima di affrontare nello specifico l'articolazione dell'organizzazione formale del sistema normativo, che presiede alla costituzione del sistema portuale, Viviana D'Aponte, si sofferma approfonditamente sul contributo esemplare di geografi che più d'altri contribuirono, con le loro ricerche, alla precisazione di un'esplicita metodica negli studi di "geografia del mare". Da Calogero Muscarà ad Adalberto Vallega che, tra gli anni Settanta e gli Ottanta, dedicarono intelligenza e scienza esemplari alla sistematizzazione di un'esplicita metodologia volta a orientare la ricerca di carattere geografico intorno all'economia marittima.

L'interpretazione geografica dei processi economici e sociali che, attraverso le forme organizzative della territorialità, sostanziano le diverse prospettive che, nella concreta realtà del Paese, assume la "risorsa mare", nei termini in cui si sostanzia la riflessione condotta attraverso questo studio, si giova in pieno dell'impiego di un'attrezzatura concettuale coerente con la più rigorosa formulazione propria della disciplina, senza dover attingere ad altri modelli, come, fin troppo spesso, traspare in non pochi casi di "forzosa" semplificazione in cui, non raramente la produzione del settore rischia di disperdersi.

Così, avendone ben spiegate le conseguenze, puntualmente discusse le prospettive e chiarite le forme più recenti assunte dall'ordinamento vigente, il lavoro di Viviana D'Aponte può slargare

nell'interpretazione dei nessi che le più recenti realizzazioni progettuali in campo infrastrutturale si ripropongono di proiettare in una dimensione che, come aveva saputo intuire Attilio Celant, tende a determinare opportunità, di estrema rilevanza per il sistema Paese, che possono scaturire da politiche attive concepite per intercettare la “risorsa mare” attraverso la valorizzazione economica dei flussi che, dalla porta di Suez, attraversano il Mediterraneo.

Tuttavia, come sottolinea insistentemente l'A. nei diversi capitoli in cui si articola la ricerca, il nodo centrale di tutta la questione che concerne l'innovazione del sistema portuale nazionale in termini espliciti di sviluppo, ruota intorno alla capacità dello stesso di integrarsi nella rete europea dei trasporti. Per tanto, il coordinamento tra politiche nazionali e direttrici emergenti dall'assetto della struttura portante della rete europea che l'Unione va progressivamente strutturando, rappresenta un'esigenza inderogabile. Che il governo nazionale deve assumere, quale linea guida di un realistico progetto d'investimenti in ambito infrastrutturale, improntato ad un criterio basato sull'attuazione degli interventi da realizzare, in stretta correlazione con le priorità strategiche del disegno europeo del progetto TEN-T.

Le considerazioni che l'A. prospetta in questa fase della ricerca sono opportunamente sviluppate seguendo una logica di esplicita matrice geografica, definita dalla considerazione dei precipui effetti territoriali che le diverse politiche di valorizzazione della rete dei trasporti e, di conseguenza, del sistema logistico, produce in termini d'innovazione e di complessivo sviluppo.

Quindi, inevitabile concludere, che nelle realizzazione di un nuovo ordine, su cui fondare la riorganizzazione delle attività portuali, inserite nella concezione di un contesto sistemico efficace, le funzioni marittime d'interesse nazionale non possano limitarsi a modificare la geografia dei flussi del cabotaggio, ma innanzitutto, debbano poter integrare i relativi traffici nell'ambito di rotte europee. Intendendo queste nell'accezione, ormai consolidata nella stessa terminologia adottata dalla Commissione UE, di vere e proprie “autostrade del mare”; soluzione ispirata ad una concreta iniziativa in direzione di un potenziamento, immediatamente realizzabile, della rete logistica infraeuropea.

Analogamente, di fronte al sempre più evidente protagonismo della navigazione marittima attraverso speciali navi per il trasporto di carichi unitizzati, l'A., riflettendo sulle opportunità di sviluppo del territorio, in particolare, di quello meridionale, ribadisce come necessitino

politiche che non si limitino ad attrezzare i porti soltanto dotandoli di attrezzature per consentirne le funzioni di terminali per il deposito di container da redistribuire, bensì opportunità innovative di allocazione di industrie di trasformazione manifatturiera sul territorio nazionale, innanzitutto da incentivare in forme di localizzazioni rivolte alla diffusione di un ben più complesso ed articolato modello di sviluppo regionale.

La favorevole posizione geografica dell'Italia, al centro del Mediterraneo, la realtà di una struttura produttiva tra le più avanzate della compagine europea, purché sostenute da una saggia politica di potenziamento del sistema portuale nazionale, rappresentano *asset* di straordinaria valenza per una "risorsa Mare" nel contesto di un *Southern Rang*, sostenuto e potenziato nelle funzioni mercantili e produttive dall'idea su cui fonda la "nuova via della seta". Non trascurando di valorizzare tutte le molteplici opportunità insite nella "geografia" di quel sempre più trafficato ramo meridionale che attraversa, in pieno, le economie del bacino mediterraneo.

Considerazioni del tutto condivisibili, sviluppate con diligente consequenzialità nella relativa processualità sistemica di cui, come conclude l'Autrice nel presentare il suo lavoro, ci si auspica che, oltre la corporazione scientifica, possa tenerne conto anche la politica.

Introduzione

Superato lo stallo prodotto dagli effetti recessivi della crisi economica, negli anni più recenti, il trasporto marittimo delle merci all'interno dell'Unione Europea ha movimentato il 37% del volume complessivo del commercio estero¹. Nello stesso periodo, per l'Italia, il flusso delle merci movimentate dalla navigazione marittima ha interessato per il 46% il volume del traffico in importazione, ma soltanto il 16% di quello in esportazione.

Si tratta di percentuali piuttosto diverse da quelle che definivano l'assetto del movimento commerciale ante crisi, essenzialmente, però, soltanto per la componente delle merci importate, in passato molto più consistentemente transitate per il sistema portuale nazionale. I motivi di questo differente comportamento del flusso delle nostre importazioni non dipende affatto dal volume complessivo delle merci importate, sostanzialmente ritornato ai valori del 2008. Cioè di un'annualità in cui non ancora si erano manifestati né la crisi della produzione industriale, né la crisi dei consumi interni. Dipende, invece, da significative trasformazioni intervenute nell'ultimo decennio sul piano dell'organizzazione territoriale e, in particolare, in ragione di una geografia dei flussi determinati dalla rete della logistica che ha finito per trovare meno conveniente la via marittima.

Molti indizi conducono a concludere che da parte dei *carriers* internazionali si ritengono scarsamente competitive le performances del sistema portuale italiano, in più casi caratterizzato da problemi di inadeguata manutenzione dei fondali e da carenze diffuse, sia nelle attrezzature di banchina, sia nella disponibilità di adeguati spazi portuali per la movimentazione e il deposito delle merci.

¹ Nello stesso tempo, i dati dell'ultimo anno rilevato (2016) mostrano una partecipazione della navigazione marittima nella movimentazione del commercio estero globale dell'UE intorno al 75% del volume complessivo.

Tabella 1. Evoluzione della composizione del commercio estero italiano tra il 2008 e il 2016

	2008			2015			2016		
	IMPORT	EXPORT	TOTALE	EXPORT	TOTALE	IMPORT	EXPORT	TOTALE	
A	218.733	65.754	284.487	166.218	65.170	231.388	168.119	64.868	232.986
B	369.016	382.050	751.066	370.484	412.291	782.776	367.626	417.269	784.895
VAL:% A/B	59	17	38	45	16	30	46	16	30

A= commercio via mare
B= Totale commercio ITALIA

FONTI: ns. elab. su dati Min. Infr./Istat

Di conseguenza, parte dell'importazione di merci di provenienza estera, destinata al sistema produttivo nazionale, trova maggiormente conveniente transitare per i ben più organizzati, ed efficienti, scali del *Northen Range*, dove la rete su ferro consente agevoli connessioni in molteplici direzioni, non esclusa la direttrice transalpina.

Nello stesso tempo, con lo sviluppo delle fonti rinnovabili, si è andata imponendo una tendenza alla contrazione, di non indifferente dimensione, nell'approvvigionamento di prodotti petroliferi, in conseguenza della quale anche l'industria petrolchimica ha notevolmente visto ridursi la propria attività di trasformazione del greggio destinato alla produzione di derivati. Parimenti, va tenuto presente che, in contemporanea, si determinavano condizioni di vantaggio, in favore di un crescente peso del gas in diversi ambiti produttivi, non solo nella pratica dell'impiego rivolto alla combustione per riscaldamento domestico. Infine, anche per effetto di una consistente pressione esercitata a livello di opinione pubblica con finalità di salvaguardia ambientale, il trasporto dei derivati dal petrolio ha seguito instradamenti diversi da quello marino, spingendo verso nuove soluzioni sul piano infrastrutturale, con l'introduzione di più efficienti forme di distribuzione a mezzo di tratti in oleodotto, realizzati a diretto sbocco degli stabilimenti industriali, in direzione dei centri di consumo. In conseguenza della più recente configurazione del relativo mercato, tra il 2008 e lo scorso anno 2016, l'import di greggio si è ridotto in misura del 28% e l'export relativo di oltre il 60%.

Decisamente di grande interesse, sul piano della relativa geografia, sembra presentarsi la dinamica che coinvolge il trasporto delle merci

attraverso container. Le aspettative appaiono del tutto positive all'interno di un'innovativa configurazione che posiziona il nostro Paese all'interno di un *Southern Range* in termini di rilevanza tale da farle acquisire un *rank* in terza posizione, dopo le portualità olandese e del Regno Unito. Ma, come si discuterà in proposito, anche in questo interessante e promettente comparto della geografia dei traffici mercantili, per l'Italia si pongono non semplici problemi da risolvere, sul piano del coinvolgimento di funzioni industriali capaci d'intercettarne le opportunità connesse alla relativa funzione di transito. Ancora una volta, poi, nei confronti della movimentazione della merce containerizzata la questione della logistica s'intreccia con quella della capacità del sistema territoriale di offrire adeguate soluzioni infrastrutturali, evitando di ulteriormente gravare sul trasporto su gomma, causa di preoccupazioni sul piano ambientale, oltre che di congestione del traffico. In definitiva, quindi, cogliere le prospettive che l'analisi geografica degli assetti evolutivi prospettici svela, significa avere possibilità d'intervento opportune, ovviamente, da implementare con tempestività e attenta visione politica.

Tuttavia, nonostante le trasformazioni, pur consistenti, che hanno modificato l'economia del mare in termini strutturali, il relativo peso nella composizione del prodotto lordo nazionale resta consistente e si caratterizza per un livello di risposta al superamento della congiuntura sfavorevole, ben più veloce nel recupero di consistenza positiva di quanto caratterizzi altri settori.

In un simile scenario, dove talvolta prevalgono elementi di crisi, tal'altra emergono potenzialità interessanti di sviluppo, non sfugge come il momento della proiezione territoriale delle azioni da intraprendere, per adeguare l'organizzazione dello spazio geografico alle esigenze che promanano dalla prospettiva di una nuova fase di crescita economica, richiedano una lettura puntuale ed attenta delle relative "geografie".

Lettura che presuppone un esercizio non semplice, ancorché imprescindibile, per il quale, appare indispensabile confrontare geometrie differenti, così come si sono manifestate nel tempo e nello spazio, riflettere intorno ai vincoli introdotti da un lungo perdurare di normative restrittive, non trascurando di individuarne le opportunità insite nella relativa evoluzione più recente, analizzare lo sviluppo delle possibili interazioni sistemiche in un quadro proiettivo eurocentrico e in dimensione globale. Ma, in pari tempo, approfondendo le modalità composi-

tive dei flussi, passati, recenti e prospettici, nel nesso tra locale e globale; tra navigazione di cabotaggio, cioè, e navigazione d'altura, per svelare funzioni e vocazioni dei singoli sistemi portuali nazionali.

Il tentativo che, con questo lavoro ci si è proposti di conseguire, in conclusione, è null'altro che quello di prospettare una modalità interpretativa fondata sull'analisi dei processi che la realtà delle configurazioni che sostanziano le valenze della "risorsa mare" consente di svelare. Anche se non sfugge come

[...] quando ci si ponga su questo piano, emerge una folla di problemi: definire un accettabile concetto di processo e, in questo ambito, di processo rivoluzionario; dar luogo ad interpretazioni che tengano conto, da un lato, dei meccanismi economici e sociali e, dall'altro lato, della loro incidenza sull'organizzazione del territorio; cogliere selettivamente interdipendenze e processi che conducano a focalizzare temi di emergente ed attuale interesse; valutare, di conseguenza, portata e limiti del modello.²

Indubbiamente lavoro non semplice, né privo d'intrecci complessi che scaturiscono da valutazioni ed acquisizioni maturate all'interno di altre discipline, né estraneo alle conseguenze non trascurabili determinate da contemporanei vincoli politici, di carattere locale, ma anche di più complessa valenza nazionale ed europea. In conclusione: «Problemi che solo in parte possono trovare soluzioni soddisfacenti; ma che non per questo devono essere evitati»³.

L'auspicio è che un punto di vista esplicitamente di "sensibilità geografica", maturato nella quotidianità della condivisione con una tradizione ben radicata nel Dipartimento nel cui ambito questo lavoro ha preso corpo, possa presentare qualche utilità che travalichi lo spazio disciplinare, verso più ampi orizzonti culturali e politici.

² A. Vallega, *Per una geografia del Mare*, Mursia, Milano, 1980, p. 5.

³ *Ibidem*.

La ricerca geografica nella prospettiva dell'economia marittima

1.1. Gli studi geografici su porti e traffici marittimi ell'anteguerra

Dalla ricognizione sull'apporto della ricerca geografica in ambito marittimo emergono due esplicite evidenze. La prima, di carattere formale, si riferisce alla strutturazione di un segmento specifico di studi che prende corpo attraverso una collana, sia pure di vita breve¹, solo nel corso degli anni Trenta. La seconda, di carattere epistemologico conduce a concludere che ancora alle soglie degli anni Cinquanta, l'approccio prevalente in tema di geografia del mare, continuava ad essere strettamente connesso all'iniziale statuto disciplinare della "geografia commerciale"². A tal proposito, va ricordato che già agli inizi del secolo scorso, nell'ambito del primo provvedimento di riordino delle scuole superiori di Commercio, il piano degli studi della Scuola Superiore di Commercio e Merceologia di Roma, prevedeva l'insegnamento della Geografia commerciale; disciplina rivolta allo studio delle produzioni e delle economie dei singoli Stati, oltre che finalizzata all'apprendimento delle relazioni mercantili prodotte dai flussi commerciali conseguenti alla distribuzione della produzione agraria ed industriale nei diversi Paesi³.

¹ La Collana di "Ricerche di geografia economica sui porti italiani" viene istituita nell'ambito della cattedra di Geografia economica dell'Istituto Superiore Navale con il trasferimento da Bari del Prof. Ferdinando Milone.

² Tale denominazione è presente già nell'Ottocento in seno alle Scuole di Commercio, successivamente trasformate, prima, in Regie Scuole Superiori di Commercio, ordinate presso il dicastero dell'Agricoltura, Industria e Commercio, e solo nel 1935 inquadrate nel Ministero dell'Educazione Nazionale (Decreto istitutivo emanato dal De Vecchi) come Facoltà universitarie di Economia e Commercio.

³ Nel 1902 alla preesistente R. Scuola Media di Studi Applicati al Commercio venne aggregata una sezione "superiore", il Regio Istituto di Studi Commerciali, finalizzata ad "impar-

La matrice concettuale di riferimento, sostanzialmente, adotta uno schema incentrato sull'osservazione, la classificazione di singoli "oggetti distribuiti nello spazio", con una finalità esplicitamente nomenclatoria. Di conseguenza, porti, trasporti marittimi, attività economiche e conseguente organizzazione territoriale, vengono esaminate disgiuntamente. Ossia, non costituiscono affatto quell'insieme strutturale che, solo molti anni dopo, rivoluzionerà la costruzione epistemologica della disciplina, in sintonia con le acquisizioni scientifiche progressivamente affermatesi nella ricerca geografica internazionale.

Più che di un modello speciale, quindi, si tratta di un'adesione piena e convinta alla concezione dominante, in ragione della quale compito essenziale della geografia doveva essere l'osservazione e, quindi, la rappresentazione puntuale degli "oggetti" presenti nello spazio studiato, prescindendo da ogni tentativo d'interconnessione tra "elementi" differenti della realtà dei luoghi. Ne consegue un'evidente struttura rigida delle ricerche ordinate secondo un corpus metodologico, il cui scopo essenziale doveva rispondere all'esigenza di fornire la più oggettiva e trasparente rappresentazione dello spazio antropico, funzionale all'apprendimento da parte di quanti fossero interessati, per professione, ovvero per precipua cultura, alla conoscenza di realtà lontane dalla propria diretta esperienza sensoriale.

Questo comune indirizzo epistemologico trova concreta esplicitazione formale nello schema iniziale adottato dal Milone nella prima edizione de *Il porto di Napoli* (1929), dalla cui esperienza prenderà, in seguito, corpo l'idea della realizzazione di una collana di geografia economica "sui porti italiani", la cui fondazione si concretizzerà negli anni in cui il Milone svolgerà il suo magistero presso il Regio Istituto Universitario Navale di Napoli (1936-39). La nuova edizione del volume, con la quale inizia la pubblicazione della Collana sui porti, nello stesso anno 1929 seguita dall'ampio lavoro su Genova del prof. Goffredo Jaja, introduce molte modifiche rispetto al più semplice schema del lavoro precedente. Infatti, nel presentare la nuova iniziativa scientifica, il Milone, chiarisce che l'indagine «considera i nostri porti esclusivamente sotto il punto di vista della geografia economica», trascurando, cioè, ogni elemento di carattere fisico, per rappresentare la

tire l'istruzione teorica e pratica necessaria ai giovani che intendessero dedicarsi a professioni ed impieghi attinenti alle imprese e agli istituti di credito e previdenza". Al termine degli studi, triennali, gli allievi conseguivano il titolo di "Dottore in Scienze applicate al Commercio" (R. Cagiano de Azevedo, 2006).