

Cosco e l'urbanizzazione "turbolenta" del porto del Pireo

*Original*

Cosco e l'urbanizzazione "turbolenta" del porto del Pireo / Valz Gris, Alberto. - In: TERRITORIO. - ISSN 1825-8689. - 103:(2022), pp. 31-36. [10.3280/tr2023-103003]

*Availability:*

This version is available at: 11583/3000823 since: 2025-06-10T14:07:35Z

*Publisher:*

FrancoAngeli

*Published*

DOI:10.3280/tr2023-103003

*Terms of use:*

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)

## COSCO e l'urbanizzazione 'turbolenta' del porto del Pireo

Alberto Valz Gris

Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (alberto.valzgris@polito.it)

*A partire dal 2009, la cosco Pacific acquisisce il controllo del porto greco del Pireo, segnandone una significativa espansione commerciale e fisica. A questa radicale crescita si accompagnano diverse forme di interazione con lo spazio densamente urbanizzato in cui il porto opera. Da un lato, il porto assorbe spazio urbano e lo ricomprende all'interno delle proprie operazioni, tramite sia l'espansione delle infrastrutture esistenti sia l'assimilazione di nuove aree. Dall'altro, la crescita portuale è segnata da molteplici forme di conflittualità sociale, interne ed esterne al porto stesso. Nel descrivere l'articolazione spaziale emergente del Pireo, questo contributo ne propone una*

*lettura urbana a partire dalle forme di frizione che ne segnano l'evoluzione. Parole chiave: processi di urbanizzazione; cosco; Pireo*

### **COSCO and the 'turbulent' urbanization of the port of Piraeus**

*Since 2009, cosco Pacific has obtained incremental control over the infrastructures of the Greek port of Piraeus. The significant growth of economic flows involving port infrastructures is accompanied by different forms of interaction with the densely urbanised space where the port operates. On the one hand, the port is in constant search for urban space to be comprehended within its operations,*

*by both expanding its infrastructures and absorbing new areas. On the other hand, its growth is marked by multiple forms of social conflict, both internal and external to the port itself. By describing the emerging spatial articulation of the port of Piraeus, this article proposes an urban reading starting from the frictions that mark its evolution.*

Keywords: urbanisation processes; cosco; Piraeus

Ricevuto: 2023.01.25  
Accettato: 2023.04.24  
Doi: 10.3280/TR2022-103003

La presenza di cosco Pacific all'interno del porto del Pireo è cresciuta in modo incrementale a partire dal 2009, anno in cui la sussidiaria Piraeus Container Terminal (PCT) ha acquisito per intero il controllo dei Moli II e III con una concessione di 35 anni. In particolare, tra il 2011 e il 2014 la società ha realizzato l'ammodernamento del Molo II e l'intera costruzione del Molo III, un'infrastruttura altamente automatizzata per il trasferimento dei container da una nave all'altra, che ha permesso il raddoppio della capacità di trasbordo dell'azienda fino a un totale di 6.2 milioni di TEU (Piraeus Port Authority, 2021). Di pari passo con l'espansione fisica dei moli, il volume commerciale gestito ha registrato una crescita del 236% tra il 2011 e il 2019, garantendo al Pireo la prima posizione per traffico tra i porti del Mediterraneo nel 2019 (Eurostat, 2022). Se i primi anni della gestione cosco interessavano unicamente il flusso commerciale containerizzato, nel 2016 la società ha acquisito la maggioranza azionaria dell'Autorità Portuale del

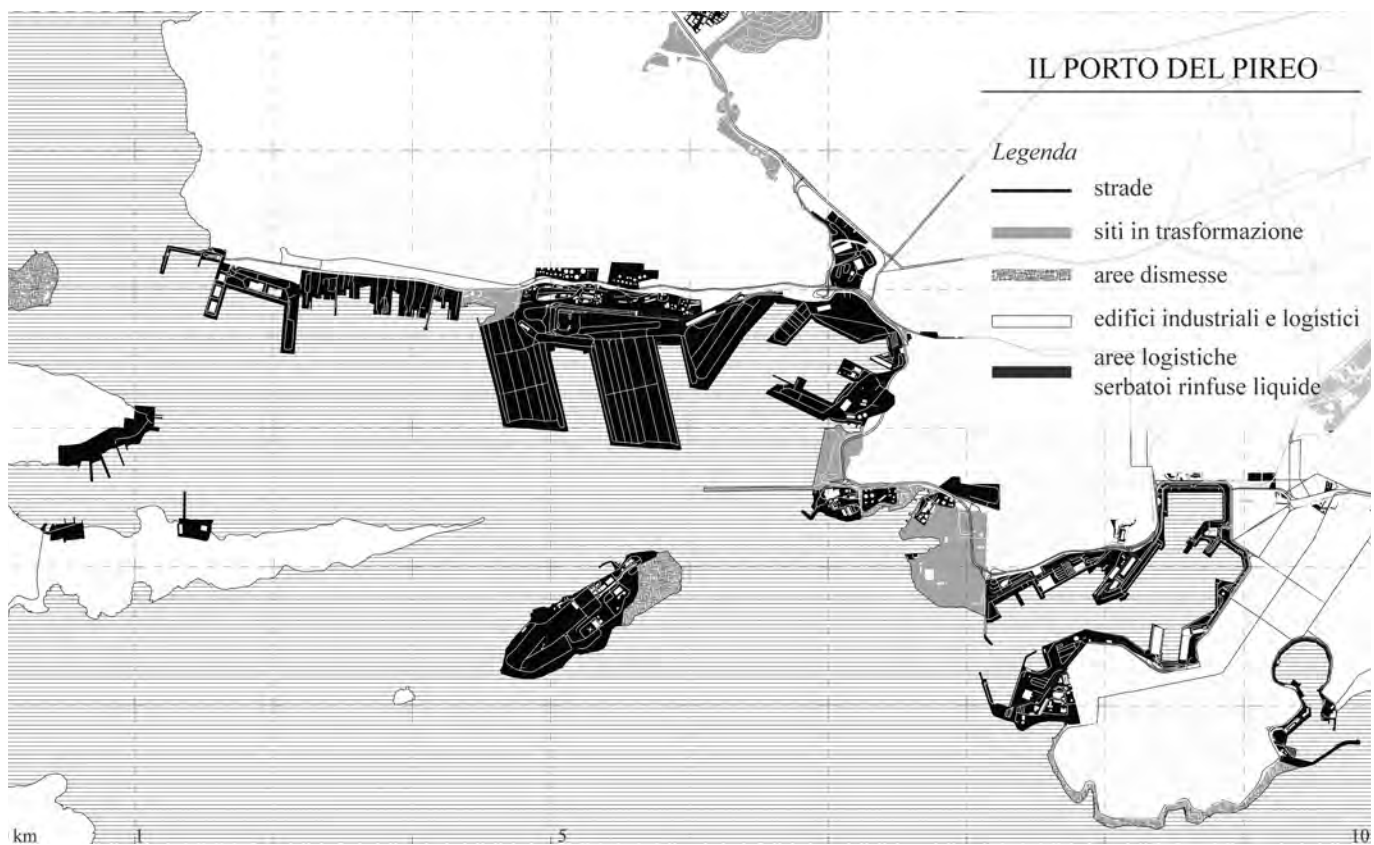
Pireo (OLP), l'ente che gestisce le altre infrastrutture portuali. Tra queste, il porto conta di un altro molo container, il terminal crociere, il terminal Roll-On/Roll-Off (RO-RO) e i moli riservati ai traghetti (figg. 1, 2). La quota azionaria è in seguito passata al 67% nel novembre del 2021, assegnando così la gestione della grande maggioranza del sistema portuale ateniese alla cosco Pacific. Alla crescita e alla diversificazione dei flussi commerciali del porto si sono accompagnate, nell'arco degli ultimi tredici anni, diverse forme di frizione con lo spazio urbano circostante.

Questa nota di ricerca intende ricostruire l'espansione fisica ed economica del porto del Pireo ponendo in particolare l'attenzione sulle dinamiche di trasformazione urbana co-prodotte dai cambiamenti in atto nel porto e dalle sue diramazioni logistiche, tanto via mare quanto via terra. A partire da una lettura dello spazio logistico che ne privilegia il carattere 'turbolento' (Chua et al., 2018), il tentativo è di scomporre la macchina del porto rintracciando la

dimensione diseguale dell'urbanizzazione del Pireo, caratterizzata da una molteplicità di spazi e segnata da diverse forme di conflittualità sociale.

### **COSCO e l'attività di trasbordo del porto del Pireo**

La grande maggioranza dell'attuale volume economico trattato dal porto del Pireo si produce attraverso una corposa attività di trasbordo. Trattasi di un fenomeno che caratterizza i porti ellenici, dove le merci sbarcate e destinate al mercato interno ammontano appena al 4,27% di quelle che transitano per gli scali (Hellenic Statistical Authority, 2022). L'Autorità Portuale del Pireo calcola che l'85% del flusso commerciale del porto non entri neanche in Grecia, trattandosi prevalentemente di operazioni di passaggio da navi provenienti da rotte intercontinentali a imbarcazioni di dimensioni minori destinate alle rotte del bacino mediterraneo. E in effetti, affacciandosi da uno dei numerosi punti in cui è possibile osservare dall'esterno le attività del Molo



1. Porto del Pireo. Autori: Leonardo Ramondetti e Alberto Valz Gris.

III, caratterizzato dalle imponenti gru di banchina e dalle pile di container che ora segnano il paesaggio di questo tratto di costa (fig. 3), non è raro vedere l'arrivo di una grande nave portacontainer, accolta in porto da numerosi carrelli a motore pronti a smistarne e stoccarne temporaneamente il carico sui moli. Questo viene poi trasferito nell'arco di qualche ora su navi di dimensioni più ridotte (in ambito portuale, le navi *feeder*), destinate a salpare verso altre destinazioni del Mediterraneo. Come mostra una carta di sintesi collocata nella sala d'ingresso della sede principale di OLP, le rotte marittime offerte dal porto abbracciano infatti l'intero bacino mediterraneo, dalle coste dell'Asia Minore e del Mar Nero a quelle della penisola iberica, toccando anche i porti del Nordafrica e dell'Europa meridionale.

L'attività di trasbordo è coerente con la più ampia visione che Cosco Pacific ha del porto di Atene all'interno della Belt and Road Initiative: il Pireo è visto come

la sua «Testa di Dragone» (Brînză, 2016), un nodo capace di servire il mercato europeo utilizzando gli altri suoi scali principali. La continua espansione di questo aspetto delle operazioni portuali è però ostacolata da un semplice fattore spaziale, e cioè l'assoluta scarsità di spazio disponibile per un ulteriore ampliamento delle infrastrutture lungo la costa del golfo. Al momento, il tentativo di OLP di realizzare un quarto molo container – previsto dal masterplan del porto presentato da Cosco nel 2018 a seguito dell'acquisizione della maggioranza azionaria di OLP – è sospeso dal Consiglio di Stato greco per la mancanza della valutazione d'impatto ambientale dell'opera. Nelle parole di un dirigente dell'Autorità Portuale: «i tempi non sono maturi».

#### L'espansione verso l'interno

Per quanto l'espansione via mare sia insieme limitata e ambita, non è l'unica

strategia di crescita che il porto del Pireo ha perseguito a partire dalla gestione Cosco. Lo sviluppo economico del porto, infatti, non investe unicamente le geografie del traffico marittimo, seppure questo sia il settore ad aver finora registrato una crescita maggiore in termini di volume commerciale e spazio fisico. Anche a seguito dei limiti spaziali imposti dall'intensa urbanizzazione della costa e dalle frizioni sociali che caratterizzano questi limiti, l'attuale strategia di sviluppo interessa in modo particolare le aree retrostanti il porto e i flussi di importazione ed esportazione via terra che questi spazi permettono di ampliare. Questa dinamica è leggibile nella moltiplicazione dei container che occupano sempre più numerose aree spesso distanti dalla linea costiera, non necessariamente portuali. Torri di container, ad esempio, lambiscono la superstrada che collega la costa all'entroterra. Osservati dalle alture che sovrastano il golfo, cumuli analoghi svettano fra le

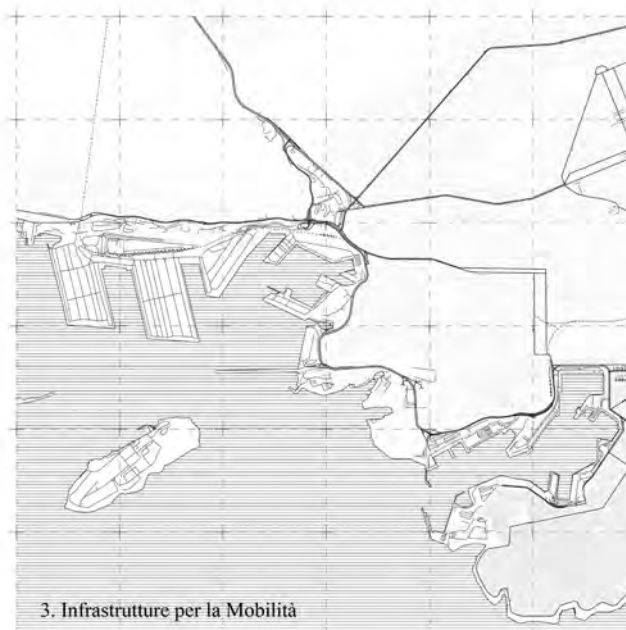
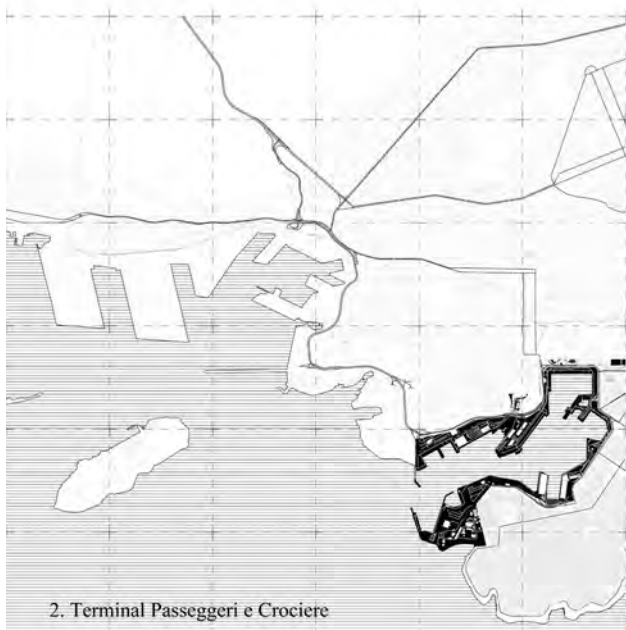
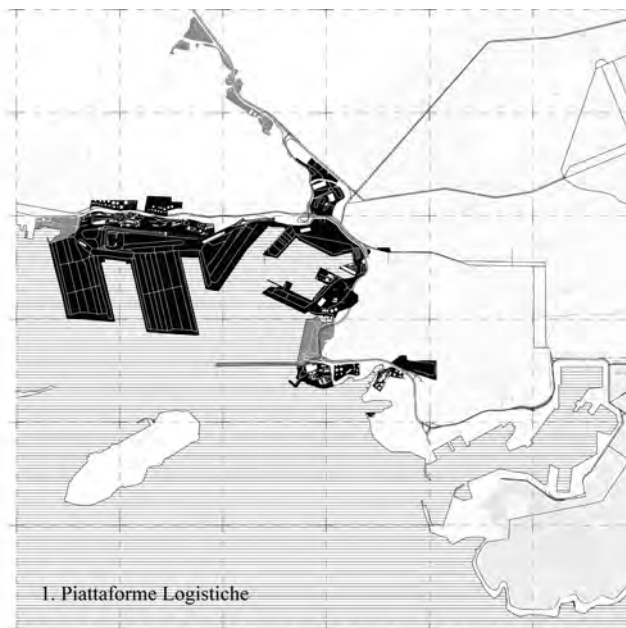
## IL PORTO DEL PIREO

### Composizione del Porto

1. Piattaforme Logistiche
2. Terminal Passeggeri e Crociere
3. Infrastrutture per la Mobilità

### Legenda

- ..... rete ferroviaria
- strade
- - - - rete energetica
- siti di interesse
- ▬ siti in trasformazione
- edifici ad uso logistico industriale





3. Il Molo III del porto del Pireo. Fotografia di Alberto Valz Gris.

case dei comuni di Perama, Drapetsona e Keratsini (fig. 4).

Questo spargimento dei materiali logistici mostra una diffusione delle pratiche legate al porto apparentemente non programmata e occasionale. Riprendendo i dati citati in precedenza, il flusso di container in uscita dal porto rimane certamente limitato in termini percentuali, ma comunque sostanziale e visibile in termini assoluti: in media, più di seicento container escono dal porto quotidianamente. Sulla carta, il cardine di questa strategia è costituito dal nuovo ramo ferroviario che collega, dal 2013, l'area portuale di Neo Ikonio e i suoi moli con il centro logistico di Thriasio nella municipalità di Aspropyrgos, alcune decine di

chilometri a nord. In una delle conversazioni avvenute sul campo, un dirigente di oLP afferma che la principale direzione di espansione commerciale segue questa linea ferroviaria, con l'ambizione di stabilire un collegamento su rotaia tra il porto del Pireo e quelli del Nord-Europa attraverso i Balcani.<sup>1</sup> Eppure, l'osservazione diretta degli ingressi del porto rivela come gran parte, se non addirittura la totalità, dei container esca dalle aree portuali su gomma attraverso un flusso continuo di autoarticolati. A confermare tale orientamento è la nuova Zona Logistica – tuttora in costruzione – collocata alle spalle dei terminal container in un interstizio strategico alla convergenza di diverse superstrade.

### **Un'urbanizzazione 'turbolenta'**

La dimensione urbana del Pireo non si limita, però, a una lineare occupazione di parti di città circostanti per permettere l'espansione economica delle attività portuali. Tanto l'acquisizione di nuove aree e l'espansione delle infrastrutture quanto la crescita dei volumi commerciali del porto sono stati caratterizzati da un'evoluzione spesso turbolenta, segnata da diverse forme di conflittualità sociale tanto all'esterno quanto all'interno del porto stesso. A Peiraiki, il promontorio posto all'estremità orientale del sistema portuale del Pireo, il masterplan di cosco prevede l'espansione dell'attuale terminal crociere, con un aumento significativo della superficie di banchina attraverso la



4. Stoccaggio di container vicino alla superstrada. Fotografia di Alberto Valz Gris.

realizzazione di due nuovi moli d'attracco, di una struttura alberghiera e di un centro commerciale destinati al maggior numero di turisti che attraverseranno il porto. Le prime opere di fondazione in cemento posate dalla società nella primavera del 2020 oggi riportano una scritta rossa, appena visibile in lontananza dagli scogli di Peiraiki, che recita: «Όχι λιμάνι εδώ» («Nessun porto qui»). Il messaggio è parte di una serie di azioni di protesta del comitato locale Όχι λιμάνι στην Πειραική (Nessun porto a Peiraiki), un'assemblea cittadina che si oppone all'espansione del terminal crociere e le cui azioni legali hanno in parte contribuito al blocco del progetto da parte del Consiglio di Stato greco nella primavera del 2022.

La dimensione turbolenta della storia recente del porto non si limita alle difficoltà riscontrate nella sua espansione fisica, ma anzi, come significativamente dichiara un'attivista di Όχι λιμάνι στην Πειραική, «cosco è riuscita a inimicarsi l'intera area del Pireo». Una lunga storia di lotte sindacali all'interno del Molo III ha infatti segnato fin dall'inizio la gestione cosco. Gli ultimi tredici anni di radicale riorganizzazione spaziale e industriale hanno prodotto condizioni di lavoro più precarie, maggiori difficoltà nell'organizzazione dei sindacati e una meno rigorosa applicazione delle misure di sicurezza (Hatzopoulos, Kambouri, Huws, 2014; Neilson, 2019), provocando diversi incidenti all'interno dei moli II

e III, culminati nella morte di Dimitris Daglis nell'ottobre del 2021. Questa sequenza di eventi ha determinato una forte mobilitazione dei lavoratori impiegati da cosco, articolata attraverso cortei, scioperi e blocchi delle attività portuali e segnata da alcune importanti vittorie sindacali, tra cui la firma di un nuovo contratto collettivo di lavoro nel maggio del 2022.

In *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*, Smith (1991) sosteneva che il capitale produce delle geografie 'altalenanti' nello spazio e nel tempo. Sebbene la sua teorizzazione si riferisse ai cicli di investimento e disinvestimento che caratterizzano lo sviluppo diseguale, questa figura può

essere presa a prestito per interpretare i caratteri urbani – e non solo strettamente logistici – dell’espansione del porto del Pireo. Da un lato, il porto stesso si articola ben al di là delle immagini tradizionali di gru, banchine e container, allungandosi lungo le linee ferroviarie a partire da Neo Ikonio, o recuperando spazi interstiziali a terra come nel caso della nuova Zona Logistica. Dall’altro, l’esistenza di molteplici forme di conflittualità colloca l’espansione del porto non tanto in un rapporto lineare con lo spazio urbano caratterizzato dall’espansione del primo a scapito del secondo, ma all’interno di una relazione più accidentata con lo spazio urbanizzato entro cui il porto opera. Il carattere turbolento e a tratti fragile dell’espansione fisico-economica del porto del Pireo e le diverse forme di conflittualità sociale che la caratterizzano descrivono uno spazio che non è esclusivamente logistico nel senso stretto del termine, ma è pienamente iscritto all’interno delle dinamiche ‘altalenanti’ dei processi di urbanizzazione.

## Note

1. Per la dimensione regionale e transnazionale attraverso cui si articolano queste trasformazioni si veda Shopov (2022). L’espansione verso i Balcani è legata inoltre al meccanismo di cooperazione detto 16 + 1, tra Cina e Paesi dell’Europa Centrale e Orientale, promosso dal Ministero degli Esteri cinese nel 2012 (si veda Garlick, 2019).

## Riferimenti bibliografici

Brinză A., 2016, «How a Greek Port Became a Chinese ‘Dragon Head’». *The Diplomat*. <https://thediplomat.com/2016/04/how-a-greek-port-became-a-chinese-dragon-head/> (accesso 2023.01.23).

Chua C., Danyluk M., Cowen D., Khalili L., 2018, «Introduction: Turbulent circulation: Building a critical engagement with logistics». *Environment and Planning D: Society and Space*, 36, 4: 617-629. Doi: 10.1177/0263775818783101.

Eurostat, 2022, *Top 20 ports - volume (in TEUs) of containers handled in each port, by loading status (main ports)*. <http://data.europa.eu/88u/dataset/tGGldfQh9KVDwUOqRF30GA> (accesso 2023.01.23).

Garlick J., 2019, «China’s economic diplomacy in Central and Eastern Europe: A case of offensive mercantilism?». *Europe-Asia Studies*, 71, 8: 1390-1414. Doi: 10.1080/09668136.2019.1648764.

Hatzopoulos P., Kambouri N., Huws U., 2014, «The containment of labour in accelerated global supply chains: the case of Piraeus Port». *Work Organisation, Labour & Globalisation*, 8, 1: 5-21. Doi: 10.13169/workorglaboglob.8.1.0005.

Hellenic Statistical Authority, 2022, *Unloaded and loaded goods in Greek ports, by ports and type of cargo*. [www.statistics.gr/en/statistics/-/publication/SMA06](http://www.statistics.gr/en/statistics/-/publication/SMA06) (accesso 2023.01.23).

Neilson B., 2019, «Precarious in Piraeus: on the making of labour insecurity in a port concession». *Globalizations*, 16, 4: 559-574. Doi: 10.1080/14747731.2018.1463755.

Piraeus Port Authority, 2021, *2020 Corporate Responsibility and Sustainable Development Report*. Pireo: Piraeus Port Authority.

Shopov V., 2022, *Mapping China’s rise in the Western Balkans*. *European Council on Foreign Relations*. <https://ecfr.eu/special/china-balkans/> (accesso 2023.01.23).

Smith N., 1991, *Uneven Development: Nature, Capital and the Production of Space*. Cambridge: Blackwell.