POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

Infrastrutture globali e divenire urbano. Pireo, Trieste e il ‘Corridoio Adriatico’

Original
Infrastrutture globali e divenire urbano. Pireo, Trieste e il ‘Corridoio Adriatico’ / Governa, F., Sampieri, A.. - In: TERRITORIO. - ISSN 1825-8689. - STAMPA. - 103:(2023), pp. 23-30.

Availability:
This version is available at: 11583/2985645 since: 2024-02-02T15:19:32Z

Publisher:
Franco Angeli

Published
DOI:

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)

27 November 2026

Infrastrutture globali e divenire urbano. Pireo, Trieste e il 'Corridoio Adriatico'

a cura di Francesca Governa, Angelo Sampieri

Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio; China Room research group
(francesca.governa@polito.it; angelo.sampieri@polito.it)

Come osservare e interrogare gli spazi costruiti e trasformati dai grandi progetti infrastrutturali? Quali gli attori, le strategie e le scale da tenere sotto osservazione? Quali le relazioni fra il cosiddetto 'global infrastructure turn' e le dinamiche di urbanizzazione? Ponendo queste domande l'articolo introduce i testi del servizio che, nel suo insieme, si interroga sulle trasformazioni spaziali connesse al recente sviluppo infrastrutturale lungo il cosiddetto 'Corridoio Adriatico', a partire dai porti di Trieste e del Pireo. L'articolo discute la necessità di superare una visione puramente tecnica delle infrastrutture e dei processi che le riguardano, per riconoscerne l'attuale 'salto di scala' e vedere dal terreno tali interventi come parte delle nuove forme del fenomeno urbano contemporaneo.
Parole chiave: infrastrutture globali; processi di urbanizzazione; piattaforme logistiche

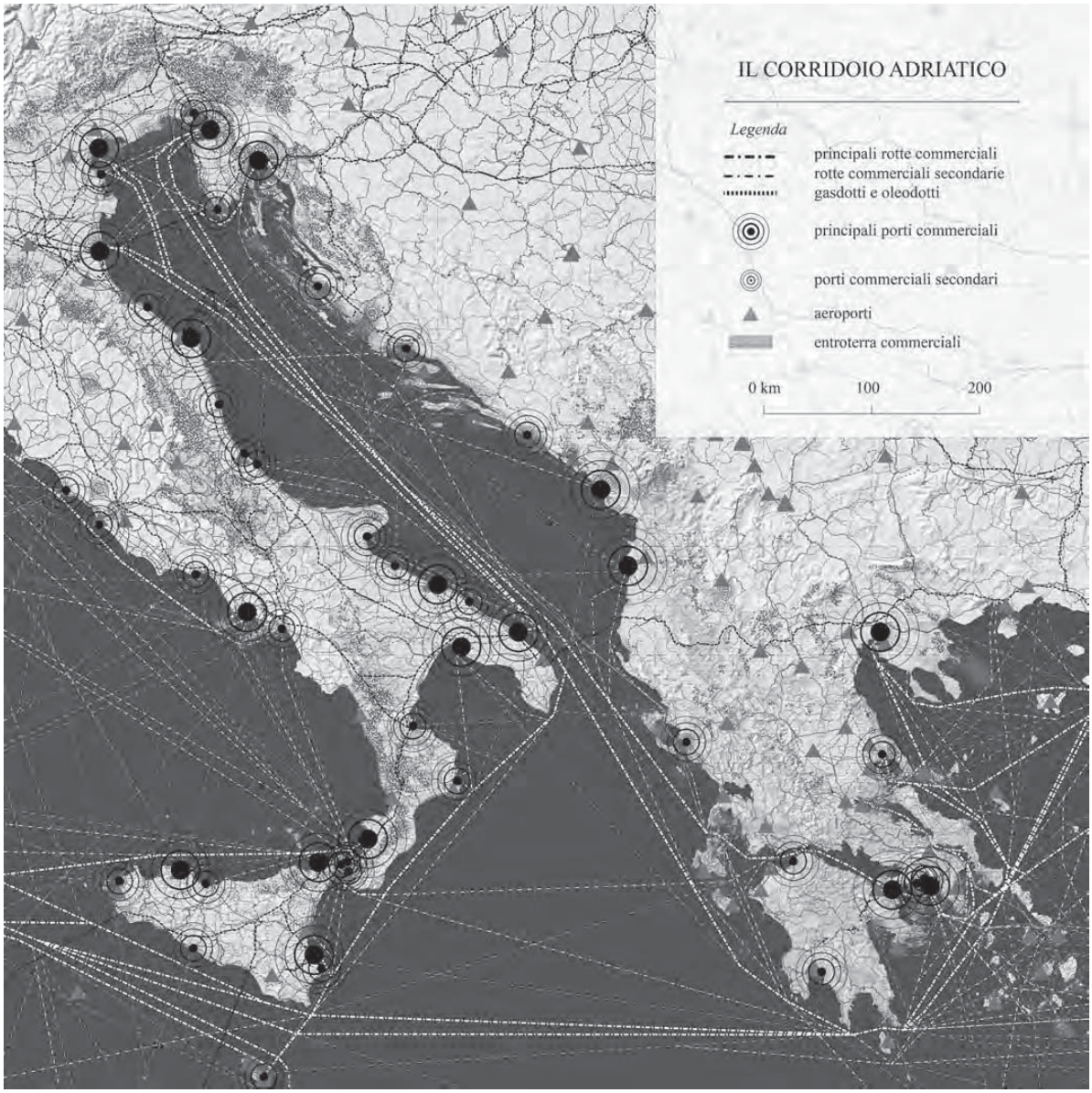
Global infrastructures and urban transformations. Piraeus, Trieste, and the 'Adriatic Corridor'
How can we observe and investigate the spaces built and transformed by large infrastructural projects? What actors, strategies, and scales should be kept under observation? What are the relationships between the so-called 'global infrastructure turn' and urbanisation processes? By asking these questions the article introduces the section, whose focus is on the spatial transformations associated with recent infrastructural development along the so-called 'Adriatic Corridor', starting with the ports of Trieste and Piraeus. The article discusses the need to overcome a purely technical view of infrastructures and their processes, in order to recognise their current 'leap in scale', and to see these interventions from the ground as part of the new forms of contemporary urban phenomena.
Keywords: global infrastructures; processes of urbanization; logistics platforms

Ricevuto: 2023.01.25
Accettato: 2023.04.24
Doi: 10.3280/TR2022-103002OA

Dalla Cina al Sud-Europa: ipotesi ed evoluzione di un progetto di ricerca in 'tempi difficili'

Le questioni che affrontiamo in questo servizio sono al centro di una ricerca PRIN dal titolo *Rescaling the Belt and Road Initiative*.[1] L'obiettivo era di indagare il ruolo della Belt and Road Initiative (BRI) nei processi di urbanizzazione cinesi, proseguendo gli studi sulla Cina urbana svolti negli anni precedenti (Bonino *et al.*, 2019; Governa, Sampieri, 2020; Ramondetti, 2022). Tuttavia, la lentezza nella valutazione delle domande di ricerca e i numerosi ritardi nell'assegnazione dei fondi hanno portato all'inizio delle attività solo nel settembre 2020, cioè nel mezzo della pandemia da Covid-19. Fare ricerca in Cina era allora fuori discussione; pensare di studiare l'urbanizzazione cinese 'da remoto' anche. Abbiamo così deciso di modificare il progetto di ricerca, ridefinendo non tanto i contenuti quanto i luoghi da indagare in modo tale da rendere possibile lo svolgimento di una parte, sostanziale e ineliminabile, di indagine sul campo. I luoghi si sono quindi 'spostati' dalla Cina al Sud-Europa e, in particolare, alle aree portuali di Trieste e del Pireo. La selezione di questi due porti è stata dettata da ragioni 'pratiche', poiché sono raggiungibili anche in periodi di mobilità 'ridotta' (ovviamente non durante le fasi più difficili del periodo pandemico), e per la rilevanza che essi assumono nell'ambito della questione più generale al centro della ricerca: le infrastrutture, nello specifico portuali e logistiche; l'emergere di attori nuovi e di logiche di investimento in gran parte inedite; la presenza, al Pireo esplicita e a Trieste 'latente', della BRI. Una parte dello studio si è così concentrata sul ruolo che la BRI e le sue articolate e opache ramificazioni hanno svolto, e stanno svolgendo, in questi luoghi rispetto all'espansione e al potenziamento delle infrastrutture logistiche, mentre una parte più consistente del lavoro, della quale questo servizio mostra alcuni esiti, ha indagato gli effetti sui processi di urbanizzazione. In particolare, il servizio si interroga sulle trasformazioni spaziali delle infrastrutture portuali del Pireo e di Trieste connesse all'incremento dei flussi (di beni, servizi, persone) lungo la Macroregione Adriatico-Ionica, e attraverso quel tratto di Mediterraneo che le politiche europee chiamano «Autostrada del Mare Adriatico-Ionica», disegnandola in continuità con il Corridoio Baltico-Adriatico che, via terra, tiene assieme Adriatico settentrionale ed Europa del Nord.[2] Adottando le semplificazioni terminologiche proprie delle politiche che si occupano di questa specifica infrastruttura marittima con l'obiettivo di normare l'incremento delle connessioni e la loro fluidità, la locuzione 'Corridoio Adriatico' è assunta criticamente per

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.



1. 'Corridoio Adriatico'. Autore: Leonardo Ramondetti.
2. 'Corridoio Adriatico': autorità portuali, movimentazione container, rinfuse solide e liquide.
Autore: Leonardo Ramondetti.

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.



Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

mostrare non tanto il carattere regolare e continuo di questo spazio infrastrutturale, quanto la sua configurazione composita e frammentaria (figg. 1, 2).
In tal senso, il riferimento al Corridoio Adriatico è funzionale a verificare le complesse e non lineari relazioni che si determinano fra flussi globali, forze economiche, le politiche di sviluppo e le molteplici forme dell'urbanizzazione che esse generano. Questo consente di smontare anche una doppia, e solo apparentemente opposta, interpretazione dei megaprogetti infrastrutturali quando questi 'atterranno' entro specifici contesti. Un'interpretazione che li osserva: da un lato, come spazi omogenei e standardizzati, segnati dalla reiterazione degli assetti e dall'automatizzazione degli usi (Easterling, 2014; Lyster, 2016, 2019; LeCavalier, 2016, 2019; Young, 2019; Wiig, Silver, 2019); dall'altro, come entità fluide, la cui prioritaria specificità è il dinamismo, l'inconsistenza materiale, l'assenza di inerzia, una sorta di amalgama che ridisegna «the surface of the earth as a smooth, continuous matrix that effectively binds the increasingly disparate elements of our environment together» (Wall, 1999: 247). In entrambi i casi, quando l'osservazione è rivolta alla materialità degli spazi che le infrastrutture globali generano – come, ad esempio, quelli portuali e più in generale delle piattaforme logistiche – tutta la complessità dei processi che li hanno prodotti sembra dissolversi in un epilogo pacificato, sia esso caratterizzato da funzionamenti ordinati e reiterati, o dal continuo fluire degli assetti.
Attraverso un'esplorazione condotta sui porti del Pireo e di Trieste, il servizio prova a dimostrare l'emergere di un'ampia fenomenologia di nuovi spazi e di inedite condizioni socioeconomiche che le interpretazioni correnti colgono solo in parte, e che al contempo non possono essere assunte come l'esclusivo prodotto di alcune specificità locali (come spesso osservato dalla letteratura sulle *port cities*). Lungo il Corridoio Adriatico, infatti, e in particolare in coincidenza delle principali porte di accesso all'Europa Centrale – Atene, Fiume, Trieste – i nuovi investimenti internazionali si intersecano con preesistenti traiettorie di sviluppo, spazi, politiche e dinamiche socioeconomiche locali e nazionali che incidono profondamente sui caratteri del mutamento. Cogliere però questi caratteri a partire dall'attrito con i contesti locali consente di vedere soltanto una parte degli effetti prodotti e, soprattutto, poco consente di osservare le trasformazioni in corso in relazione ad assetti infrastrutturali più ampi e strutturanti quel *maelstrom of urbanisation*, fatto di «supply zones, impact zones, sacrifice zones, logistics corridors» (Brenner, Katsikis, 2018: 24), che riposiziona e riconcettualizza i caratteri e la condizione stessa dell'urbano (Brenner, Schmidt, 2014, 2015). Pireo e Trieste sono in questo senso due spazi lontani, ma al contempo estremamente vicini, legati dall'attuale riconfigurazione degli scambi marittimi, e dai crescenti investimenti della China Ocean Shipping (Group) Company (cosco) nel Mediterraneo, entro una continuità logistica ed economica estremamente rafforzata. Il Pireo, che vede dal 2009 una forte presenza di cosco, si occupa infatti principalmente di *transhipment*, ovvero di movimentazione delle merci da una nave all'altra.[3] Trieste, invece, ha firmato l'accordo BRI nel 2019 ma, nonostante i consolidati rapporti con cosco, ha formalizzato solo adesso l'avvio di una connessione prettamente 'cinese' dal Molo VII verso l'Europa centrale; da qui si entra davvero in Europa, attraverso autostrade e ferrovie.[4] Sebbene i due contesti siano segnati da condizioni, attuali e pregresse, profondamente diverse, la continuità di questo funzionamento (esito di un disegno complesso, e certamente non organico, tracciato da interessi nazionali e politiche europee, oltre che dal dinamismo dei capitali internazionali) permette di osservare e discutere i modi in cui si spazializzano le economie e il ruolo della logistica nella costruzione di processi di urbanizzazione per tanti versi nuovi e inesplorati.

Infrastrutturazione e urbanizzazione

Le infrastrutture sono uno degli aspetti tradizionalmente al centro della ricerca in campo urbano e territoriale. Tuttavia, cosa siano e come studiarle è e rimane elusivo. Una lunga tradizione tratta le infrastrutture in termini puramente tecnici, come «mundane to the point of boring, involving things such as plugs, standards and bureaucratic forms» o, ancora, come «frequently unexciting with lists of numbers and technical specifications» (Star, 1999: 376, 377). Seguendo questa interpretazione, ad esempio, le infrastrutture di trasporto avrebbero come unico obiettivo il movimento di persone, merci, energia, acqua, rifiuti e informazioni, per assicurare l'efficienza complessiva del ciclo dei trasporti stessi. In realtà, esse sono molto di più, o almeno molto di diverso, rispetto a questo: «they are enablers, providing conditions to make other activities possible» (Filion, Keil, 2017: 2); sono sistemi tecnologici, strumenti finanziari, pratiche di contabilità, strutture gestionali e organizzative; sono fisiche e sociali, materiali e politiche (Larkin, 2013).
Un aspetto che complica il quadro è la relazione, tutt'altro che scontata, fra infrastrutture e sviluppo economico e fra infrastrutture e processi di urbanizzazione (Graham, Marvin, 2001). Benché gli interventi infrastrutturali, come la costruzione o il potenziamento di aeroporti, porti o linee ferroviarie ad alta velocità, siano spesso presentati come uno dei fattori trainanti la crescita economica e la competitività urbana, non è chiaro se sia la presenza delle infrastrutture a favorire lo sviluppo economico e urbano o, al contrario, se sia l'innesco di tali processi a incrementare la domanda di infrastrutture (Krugman, 1991; Fujiya, Krugman, Mori, 1999; Henderson, 2003). Altrettanto poco chiari sono: il ruolo che giocano fattori endogeni ed esogeni nell'elaborazione dei progetti e nella costruzione di nuovi assetti infrastrutturali; le molteplici razionalità in gioco; l'intreccio tra politiche sovranazionali, nazionali, locali; la molteplicità degli attori che agiscono seguendo strategie, intenzionalità e competenze differenti e, al limite, in opposizione; l'effettiva rilevanza e autonomia degli enti pubblici rispetto alle forze economiche in campo. La necessità di allontanarsi da ogni determinismo tecnico e tecnologico mette però in luce un elemento importante: le infrastrutture non sono, e non possono essere trattate come, 'elementi spaziali' puramente tecnici, ma sono 'in qualche modo' legate allo sviluppo economico e ai processi di urbanizzazione. Così, la loro dimensione fisico-spaziale non può essere separata dagli aspetti politici e organizzativi, dalle conoscenze e dai requisiti finanziari che ne connotano la progettazione, la costruzione, l'esercizio e la manutenzione (Filion, Keil, 2017). Le infrastrutture plasmano e costruiscono l'urbano dal punto di vista sociale, ambientale e politico; permettono e impediscono relazioni e connessioni; segnano al contempo fratture e collegamenti; ridefiniscono centralità e marginalità; modificano in maniera radicale i luoghi attraversati e quelli in cui si localizzano

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

i singoli progetti, sia nei loro caratteri macro (delle connessioni e dei 'corridoi'), sia in quelli micro (contestuali e minuti). Le infrastrutture sono quindi fenomeni complessi e multidimensionali (Graham, Marvin, 2001); oggetti e processi socio-tecnici o tecnico-politici (Larkin, 2013; Amin, 2014); inestricabili assemblaggi di spazi, ecologie, politica, tubi, ponteggi, cavi e cemento; interventi che esistono nello spazio e, al contempo, spazi che producono spazi (Easterling, 2014). Secondo Amin e Thrift (2016), la città è (e può essere utilmente pensata come) una macchina infrastrutturale; studiare le infrastrutture permette di interrogare il 'brusio' della vita urbana che coinvolge diversi tipi di attori umani e non umani, sia nelle forme quotidiane delle vite degli individui, sia in quelle delle relazioni e degli scambi economici e politici che si estendono lungo catene del valore articolate a livello planetario.

La delocalizzazione e la standardizzazione della produzione, la riduzione dei costi di trasporto e le nuove tecnologie dell'informazione hanno contribuito al rapido sviluppo del trasporto intermodale e al drastico aumento dei volumi degli scambi a lunga distanza, soprattutto via mare. Piattaforme logistiche, centri intermodali, stazioni integrate e interporti, scali portuali e *dry port*, *trans-shipment* e *Roll-On/Roll-Off* (RO-RO) sono divenuti parte di un 'nuovo lessico urbano' e, al contempo, di una 'corsa globale' all'infrastrutturazione (e agli investimenti sulle infrastrutture) (Schindler, Kanai, 2021) che sta trasformando nel profondo, e a una velocità sorprendente, ampie regioni del pianeta, dal Nord al Sud del mondo, in Africa, Asia, Sud America ed Europa. L'incremento e la diffusione planetaria degli interventi infrastrutturali sembrano quindi essere la cifra dominante del periodo attuale, tanto che Steele e Legacy (2017) lo definiscono come *the infrastructure age*. Ma al di là delle quantità in gioco, senz'altro rilevanti, l'età infrastrutturale è soprattutto connotata da un cambiamento della scala dei processi di infrastrutturazione. In effetti, la costruzione e il mantenimento delle infrastrutture hanno svolto un ruolo cruciale nelle politiche nazionali, sia in campo economico sia in quello del *welfare* (Scholvin, 2021): lo 'Stato infrastrutturale' novecentesco ha tradizionalmente usato le infrastrutture come una potente strategia di appropriazione e controllo del territorio all'interno dei propri confini giurisdizionali (Turner, 2021). Cosa cambia con l'avvio e il consolidamento di quell'orientamento globale che connota con sempre maggior evidenza l'attuale svolta infrastrutturale (Dodson, 2017)? Secondo Turner (2021), i processi globali possono erodere la strategia territoriale dello Stato e, al contempo, modificarla e approfondirla trasformando la versione storica dello Stato infrastrutturale territoriale (cioè rivolto all'esercizio del proprio ruolo sulla base del principio di territorialità) in uno Stato infrastrutturale 'globalmente orientato'.

Il 'salto di scala' della *Belt and Road Initiative*: interrogare le *global infrastructures*

L'esempio più noto del nuovo 'Stato infrastrutturale' è probabilmente la Cina e la BRI, promossa dal presidente cinese Xi Jinping alla fine del 2013. La BRI intende costruire e promuovere relazioni e scambi in una molteplicità di settori, dalle infrastrutture al commercio, dall'energia alla finanza, dal turismo alla cultura (Fei, 2017; Summers, 2020), cui si aggiungono obiettivi non secondari, come il mantenimento del boom economico cinese, la sicurezza delle forniture alimentari ed energetiche, il consolidamento del ruolo della Cina fra le economie emergenti, il potenziamento della cooperazione Sud-Sud e l'esportazione del 'sogno cinese' come forma di *soft-power* (Liu, Dunford, 2016; Toops, 2016; Furlong, 2021). Composta da una 'via marittima', che mira a collegare la regione del Sud-Est asiatico alle province meridionali della Cina attraverso porti e ferrovie e oltre fino all'Africa e al Mediterraneo, e una 'via terrestre', che intende connettere le province cinesi centrali e occidentali all'Europa attraverso l'Asia centrale (Summers, 2016), la BRI è in realtà difficile, se non impossibile, da 'mappare' (Murton, 2021). Come discorso e al contempo come opportunità, la BRI si estende ben al di là di specifici luoghi e paesi: il suo tracciato è variabile, le mappe che lo descrivono cambiano in relazione a opportunità, attese, intenzioni e accordi politici e finanziari (Winter, 2019). Nell'insieme, la BRI costituisce un progetto talmente imponente e ambizioso da essere descritto come il 'progetto del secolo' o il più grande programma infrastrutturale al mondo (Yeh, Wharton, 2016; Yu, 2017).

La BRI è una strategia ampia e pervasiva ed è ormai assunta a paradigma dei megaprogetti infrastrutturali globali, il cui ruolo è per lo più interpretato all'interno di strategie geoeconomiche e geopolitiche. Se questa interpretazione chiama in causa il ruolo della Cina come attore globale nelle complesse ridefinizioni degli equilibri di potere, essa lascia però sullo sfondo la materialità delle trasformazioni che i grandi interventi producono sul terreno. Secondo Oakes (2021: 281), in particolare, «BRI studies have been dominated […] by viewing the BRI as a discursive field of knowledge rather than a materially grounded field of practice». Cosa vuole dire invece 'materializzare' e 'urbanizzare' la BRI e, più in generale, i grandi progetti infrastrutturali (Apostolopoulou, 2021a, b; Safina, Ramondetti, Governa, 2023)? La ridefinizione degli spazi infrastrutturali da nazionali a transnazionali attuata dagli attuali megaprogetti mostra in maniera inedita il legame fra spazialità e globalizzazione; permette e richiede di interrogare gli spazi della globalizzazione, mostrando quanto e come essi superino ciò che Amin ha chiamato «the hegemonic territorial imaginary of the world» (2002: 33-34) basata sulla logica scalare degli Stati-nazione, e come essi si articolino invece nelle eterogeneità e molteplicità empiriche dell'urbanizzazione contemporanea.

Infrastructure-led development (Schindler, Kanai, 2021; Kanai, Schindler, 2022), *infrastructure-led urbanisation* (Wiig, Silver, 2019) e *corridor urbanism* (Silver, 2021) sono le espressioni attraverso cui il dibattito internazionale prova a rendere conto dell'insieme intricato di tali fenomeni e a inserire le infrastrutture e i sistemi logistici all'interno di quel processo incompleto e incerto che è il 'divenire urbano' (Roy, 2016). Un processo di urbanizzazione che non è più racchiuso né racchiudibile unicamente nelle forme definite e certe della città consolidata (Angelo, Wachsmuth, 2015); che si apre a una molteplicità di articolazioni, smontando le dicotomie globale/locale e urbano/non urbano e ricomponendole nei tratti planetari dell'urbanizzazione estesa e nelle molteplici espressioni e forme della vita urbana; che interroga il significato stesso dell'abitare collocandolo in un campo allargato di opportunità e vincoli (Simone, 2019), che si pongono nell'intersezione e nello scontro fra una molteplicità di scale (tra l'economia e il benessere, il potere e lo svantaggio spaziale, i mega progetti e le pratiche ordinarie e banali). Le 'macchine logistico-infrastrutturali' sono cioè non

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

solo parte dell'urbano, ma sono esse stesse 'macchine urbane', un insieme di sistemi sociotecnici «il cui impulso deriva dalla vivacità di vari corpi, materiali, simboli e intelligenze connessi da relazioni entro specifiche reti di calcolo e di distribuzione, circondati da diversi regimi e rituali di organizzazione e funzionamento» (Amin, Thrift, 2016, trad. it. 2020: 21).
Sia dal punto di vista interpretativo sia da quello dei fenomeni in campo, la 'questione infrastrutturale' si pone quindi oggi in maniera radicalmente nuova rispetto a un passato anche recente, aprendo un problema di lessico (e forse anche di grammatica; (Amin, Lancione, 2022) per descrivere e interpretare ciò che sta capitando 'sul terreno', partendo dalla materialità dei luoghi trasformati e costruiti dalle infrastrutture e 'abitati' dalle nuove forme di economia logistica e infrastrutturale (Oliveira *et al.*, 2020). In che modo osservare, studiare, interrogare questi spazi? Quali sono gli attori, le strategie e le scale da tenere sotto osservazione per provare a cogliere la complessità di tali processi? Se, come sostiene Dodson, «the first task is to query whether infrastructure is substantially different from other forms of urbanization» (2017: 90), come concettualizzare il *global infrastructure turn* dal punto di vista urbano?

Alcune questioni a partire dai luoghi

«Thinking cities from the ground» (Amin, Lancione, 2022), individuando e riconoscendo in ciò che capita sul terreno i segni (e le ragioni) dell'urbano, è ciò che si propone di fare questo servizio. Concentrandosi sulle forme dell'urbanizzazione che stanno emergendo nella corsa infrastrutturale globale che investe il Sud-Europa e, nello specifico, a partire dai porti di Trieste e del Pireo, i contributi interrogano le trasformazioni e le espansioni portuali all'interno del loro divenire urbano. Per fare questo, il servizio si compone di quattro distinte osservazioni. Due rivolte al Pireo, due al porto di Trieste. Ognuna di esse, da un lato, prova a mettere in luce la varietà di forme e attività che compongono la macchina logistica dei due porti, frammentandola in una costellazione tutt'altro che organica e lineare di spazi e funzioni. Dall'altro lato, l'intento è di evidenziare alcuni caratteri di questa frammentazione in alcuni specifici luoghi – Aspropyrgos e FREEeste – segnati, nel primo caso, da conflitti, condizioni di informalità e precarietà degli spazi occupati e, nel secondo, da un progressivo aumento della varietà degli investimenti e delle attività, con conseguente incremento degli usi e delle relazioni sociali, ma anche della complessità gestionale e dell'instabilità occupazionale, accompagnati da problematiche ambientali dovute all'occupazione di nuovi suoli nell'entroterra.
Il porto del Pireo, ad esempio, è autonomo all'interno delle sue mura recintate, dove la presenza umana sembra scomparire lasciando spazio unicamente alla movimentazione dei container e alla circolazione delle gru. Al contempo, la macchina logistica non è solo contenuta nel recinto del porto, ma si estende anche al di fuori di esso, disegnando relazioni visibili e nascoste, usando spazi in maniera 'impropria', dando origine a forme economiche minime e informali, superando i vincoli all'espansione fisica imposti dalla mancanza di spazio e dalla tormentata orografia. Ciò che avviene a Trieste è per molti aspetti il contrario. Anche qui, come al Pireo, la macchina logistica cresce espandendosi verso l'interno (in questo caso occupando i territori fragilissimi dell'altopiano carsico), ma le trasformazioni sono condotte attraverso attività di pianificazione molto attente a favorire programmi funzionali misti e a integrare le attività logistiche per l'importazione e l'esportazione con attività manifatturiere che possano operare in regime extra-doganale.[5] Questa progressiva commistione di usi, e la frammentazione del porto in piccoli e grandi nuclei nell'entroterra, non incrementano tuttavia la permeabilità tra ciò che avviene dentro gli spazi del lavoro e fuori in quelli della città consolidata. I primi rimangono infatti recintati, ben connessi principalmente alle infrastrutture che consentono la rapida mobilità delle merci attraverso camion e treni. Contestualmente, accanto al cambiamento delle funzioni e delle lavorazioni, cambiano i soggetti che lavorano dentro ai recinti, le loro competenze, la loro domanda di servizi. Cambia la dimensione estetica e simbolica dei manufatti architettonici insieme a una maggiore ricerca di qualità e comfort degli spazi aperti. A differenza di quanto avviene ad Aspropyrgos dove le trasformazioni, nella forma di contaminazioni quasi parassitarie delle aree logistiche interportuali, sono generate da una diffusione di azioni minute, disordinate, che si propaga in modo informale e a partire dall'esterno degli spazi logistici, a FREEeste il mutamento è endogeno e si diffonde per progressiva sostituzione e ibridazione di attività pregresse senza la pretesa di fuoriuscire dallo spazio confinato, piuttosto nella promessa di portare all'interno un incremento di occupazione e investimenti capace di generare un magnetismo che progressivamente cambi anche gli equilibri esterni.
Pireo e Trieste sono porti vicini e lontani, che per molti aspetti funzionano in modo simile e che per altri danno luogo a configurazioni ed usi diversissimi tra loro. L'obiettivo più generale del servizio non è però tanto, o solo, di rintracciare eventuali ricorrenze, o al contrario di dar luce alla varietà di nuovi fenomeni e spazi che lì si generano. L'intento è mostrare l'incredibile forza e le importanti implicazioni di un processo di trasformazione tutt'altro che monolitico che, incidendo su specifici luoghi, muove un po' tutto quanto sta ad essi attorno. È da questo punto di vista che le macchine logistiche dei porti del Pireo e di Trieste possono essere lette come parte di una più estesa 'macchina urbana', caratterizzata da una profonda differenziazione interna, e come parte di un processo transcalare che mostra, da un lato, gli squilibri socio-spaziali in cui i porti si inseriscono e al contempo contribuiscono ad approfondire e, dall'altro, l'articolazione spaziale di catene del valore orientate all'estrazione di risorse, all'integrazione logistica e alla produzione industriale. Se gli spazi portuali sono compatti, ben definiti e autonomi, pensati per permettere una efficace circolazione di persone e merci, e per entrare nelle reti globali degli scambi, essi sono anche attraversati da nuovi usi, funzioni, mercati, economie (piccole e grandi, locali e internazionali, istituzionali e marginali, legali e illegali), che sono propri di una nuova e differente condizione urbana. Tale inedita complessità non può essere osservata attraverso un'attenzione esclusivamente rivolta a caratteri tecnici, funzionali e organizzativi, come ancora avviene in molta letteratura sugli spazi logistici, produttivi, estrattivi. Richiede piuttosto un'indagine attenta alle implicazioni socio-spaziali determinate dal nuovo regime di relazioni e interdipendenze tra spazi spesso lontani. Comprendere questo intreccio, questa interdipendenza delle implicazioni, la loro ambigua prossimità, è importante. Ci consente di ricostruire alcune ragioni, comprenderle nel loro farsi, e auspicabilmente provare a governarle.

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

Note

1. Ricerca PRIN 2017 *Rescaling the Belt and Road Initiative: urbanisation processes, innovation patterns and global investments in urban China*, coordinata dal Politecnico di Torino (Francesca Governa), con la partecipazione dell'Università di Macerata (Francesca Spigarelli).
2. Nell'ambito delle Reti Trans-europee di trasporto (TEN-T), energetiche (TEN-E), di telecomunicazioni (E-TEN), le infrastrutture marittime sono nominate dalle politiche europee dei trasporti «Autostrade del mare» (Motorways of the Sea, MOS) a partire dal trattato di Göteborg del 2001. Entro queste politiche l'Autostrada del mare Adriatico-Ionica interessa i paesi ascritti all'omonima Macroregione, ovvero Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Grecia, Italia, Montenegro, Serbia e Slovenia.
3. L'ottenimento della maggioranza del porto è raggiunto nel 2016. È interessante osservare la doppia coincidenza: tra l'inizio 'ufficiale' della crisi greca e l'inizio della gestione cosco (2009), l'acquisizione da parte di cosco della maggioranza del porto e la ripresa dell'economia greca con conseguente fine 'ufficiale' dello stato di crisi del paese.
4. cosco ha inaugurato il 27 giugno 2022 la partenza di un treno che, con cadenza regolare, trasporterà in Slovenia componentistica cinese e ha annunciato la creazione di una ulteriore connessione per movimentare i propri container dal Molo VII verso l'Ungheria. «cosco guarda al Molo VII, ma tiene d'occhio pure gli sviluppi della Piattaforma logistica. Da qui partirà il Molo VIII, che si propone come seconda banchina container per lo scalo triestino. I rapporti fra cosco e i tedeschi di HHLA [Hamburger Hafen und Logistik AG] risalgono a più di mezzo secolo fa […]. Di recente HHLA ha anche ceduto a cosco il 35% di uno dei suoi tre moli container ad Amburgo, con un'operazione che ha sollevato più di qualche preoccupazione sulla possibilità che capitali cinesi possano penetrare a Trieste attraverso l'acquisizione di una quota di HHLA plt Italy» (D'Amelio, 2022).
5. L'istituzione del porto franco di Trieste, risalente al 1719, è stata conservata a seguito del Trattato di Parigi del 1947 e del Memorandum di Londra del 1954. Essa consente vantaggi sia doganali che fiscali. A seguito della sdemanializzazione del Porto Vecchio (accordo firmato nel 2015), la franchigia di cui godevano i 66 ettari da esso occupati è stata estesa ad aree interne comprese entro i confini di quello che era il Territorio Libero di Trieste. Qui, in regime extra-doganale, si stanno ricollocando le principali attività logistiche e manifatturiere.

Riferimenti bibliografici

Amin A., 2002, «Spatialities of globalisation». *Environment and Planning A: Economy and Space*, 34, 3: 385-399. Doi: 10.1068/a3439.

Amin A., 2014, «Lively infrastructure». *Theory, Culture & Society*, 31, 7-8: 137-161. Doi: 10.1177/0263276414548490.

Amin A., Lancione M., 2002, eds., *Grammars of the Urban Ground*. Londra: Duke.

Amin A., Thrift N., 2016, *Seeing Like a City*. Cambridge: Polity (trad. it., 2020, *Vedere come una Città*. Milano: Mimemis).

Angelo H., Wachsmuth D., 2015, «Urbanizing urban political ecology: A critique of methodological cityism». *International Journal of Urban and Regional Research*, 39, 1: 16-27. Doi: 10.1111/1468-2427.12105.

Apostolopoulou E., 2021a, «A novel geographical research agenda on Silk Road urbanisation». *The Geographical Journal*, 187, 4: 386-393. Doi: 10.1111/geoj.12412.

Apostolopoulou E., 2021b, «Tracing the links between infrastructure-led development, urban transformation, and inequality in China's Belt and Road Initiative». *Antipode*, 53, 3: 831-858. Doi: 10.1111/anti.12699.

Bonino M., Governa F., Repellino M.P., Sampieri A., 2019, eds., *The city after Chinese New Towns: Spacesand imaginaries from contemporary urban China*. Basel: Birkhäuser.

Brenner N., Katsikis N., 2018, «Operational landscapes: Hinterlands of the capitalocene». *AD Architectural Design*, 90, 1: 22-31. Doi:10.1002/ad.2521.

Brenner N., Schmidt C., 2014 «The 'Urban Age' in Question». *International Journal of Urban and Regional Research,* 38, 3: 731-755. Doi:10.1111/1468-2427.12115.

Brenner N., Schmidt C., 2015, «Towards a new epistemology of the urban?». *City*, 19, 2-3: 151-182. Doi: 10.1080/13604813.2015.1014712.

Dodson J., 2017, «The Global Infrastructure Turn and Urban Practice». *Urban Policy and Research*, 35, 1: 87-92, Doi: 10.1080/08111146.2017.1284036.

D'Amelio D., 2022, «Porto, il colosso cinese cosco sceglie Trieste: Ecco il nuovo gate per l'Europa Centrale». *Il Piccolo. Trieste*, 27 giugno. https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2022/06/27/news/porto-il-colosso-cinese-cosco-sceglie-trieste-ecco-il-nuovo-gate-per-l-europa-centrale-1.41540056 (accesso 2023.01.23).

Easterling K., 2014, *Extrastatecraft: The Power of Infrastructure Space*. Londra-New York: Verso (trad. it., 2019, *Lo Spazio in cui ci Muoviamo: L'Infrastruttura come Sistema Operativo*. Torino: Treccani).

Fei D., 2017, «Worlding developmentalism: China's economic zones within and beyond its border». *Journal of International Development*, 29, 6: 825-850. Doi: 10.1002/jid.3277.

Filion P., Keil R., 2017, «Contested infrastructures: Tension, inequity and innovation in the Global Suburb». *Urban Policy and Research*, 35, 1: 7-19. Doi: 10.1080/08111146.2016.1187122.

Fujiya M., Krugman P., Mori T., 1999, «On the evolution of hierarchical urban systems». *European Economic Review*, 43, 2: 209-251. Doi: 10.1016/S0014-2921(98)00066-X.

Furlong K., 2021, «Geographies of infrastructure III: Infrastructure with Chinese characteristics». *Progress in Human Geography*, 46, 3: 915-925. Doi: 10.1177/03091325211033652.

Governa F., Sampieri A., 2020, «Urbanisation processes and new towns in contemporary China: A critical understanding from a decentred view». *Urban Studies*, 57, 2: 366-382. Doi: 10.1177/0042098019860807.

Graham S., Marvin, S., 2001, *Splintering Urbanism: Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. Londra: Routledge.

Henderson V., 2003, «The urbanization process and economic growth: The so what question». *Journal of Economic Growth*, 8: 47-71. Doi: 10.1023/A:1022860800744.

Kanai J.M., Schindler S., 2022, «Infrastructure-led development and the peri-urban question: Furthering crossover comparisons». *Urban Studies*, 59, 8: 1597-1617. Doi: 10.1177/00420980211064158.

Krugman P., 1991, «Increasing returns and economic geography». *Journal of Political Economy*, 99: 483-499. Doi: 10.1086/261763.

Larkin B., 2013, «The politics and poetics of infrastructure». *Annual Review of Anthropology*, 42, 1: 327-343. Doi: 10.1146/annurev-anthro-092412-155522.

LeCavalier J., 2016, *The Rule of Logistics: Walmart and the Architecture of Fulfillment*. Minneapolis, London: University of Minnesota Press.

LeCavalier J., 2019, «Human exclusion zones: Logistics and new machine landscapes». *AD Architectural Design*, 89, 1: 48-55. Doi: 10.1002/ad.2388.

Liu W., Dunford M., 2016, «Inclusive globalization: Unpacking China's Belt and Road Initiative». *Area Development and Policy*, 1, 30: 323-340. Doi: 0.1080/23792949.2016.1232598.

Lyster C., 2016, *Learning from Logistics: How Networks Change Our Cities.* Basilea: Birkhäuser.

Lyster C., 2019, «Disciplinary hybrids». *AD Architectural Design. Special Issue: Machine Landscape. Architecture of the Post-Anthropocene*, 89, 1: 100-105. Doi: 10.1002/ad.2396.

Murton G., 2021, «Power of Blank Spaces: A Critical Cartography of China's Belt and Road Initiative». *Asia Pacific Viewpoint*, 62, 3: 274-280. Doi:10.1111/apv.12318.

Oakes T., 2021, «The Belt and Road as method: Geopolitics, technopolitics and power through an infrastructure lens». *Asia Pacific Viewpoint*, 62, 3: 281-285. Doi: 10.1111/apv.12319.

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

Oliveira G. de L.T., Murton G., Rippa A., Harlan T., Yang Y., 2020, «China's Belt and Road Initiative: Views from the ground». *Political Geography*, 82, pubblicazione anticipata online. Doi: 10.1016/j.polgeo.2020.102225.
Ramondetti L., 2022, *The Enriched Field: Urbanising the Central Plains of China*. Basel: Birkhäuser.
Roy A., 2016, «What is urban about critical urban theory?». *Urban Geography*, 37, 6: 810-823. Doi: 10.1080/02723638.2015.1105485.
Safina A., Ramondetti L., Governa F., 2023, «Rescaling the Belt and Road Initiative in urban China: The local complexities of a global project». *Area Development and Policy* (pubblicazione anticipata online). Doi: 10.1080/23792949.2023.2174888.
Schindler S., Kanai J.M., 2021, «Getting the territory right: Infrastructure-led development and the re-emergence of spatial planning strategies». *Regional Studies,* 55, 1: 40-51. Doi: 10.1080/00343404.2019.1661984.
Scholvin S., 2021, «Getting the territory wrong: The dark side of development corridors». *Area Development and Policy*, 6, 4: 441-450. Doi: 10.1080/23792949.2021.1940227.
Silver J., 2021, «Corridor urbanism». In: Lancione M., McFarlane C. (eds.), *Global Urbanism*. Londra: Routledge, 251-58.
Simone A., 2019, «Maximum exposure: Making sense in the background of extensive urbanization». *Environment and Planning D: Society and Space*, 37, 6: 990-1006. Doi: 10.1177/0263775819856351.
Star S.L., 1999, «The ethnography of infrastructure». *American Behavioral Scientist*, 43, 3: 377-391. Doi: 10.1177/0002764992195532.
Steele W., Legacy C., 2017, «Critical urban infrastructure». *Urban Policy and Research*, 35, 1: 1-6. Doi: 10.1080/08111146.2017.1283751.
Summers T., 2016, «China's 'New Silk Roads': Sub-national regions and networks of global political economy». *Third World Quarterly*, 37, 9: 1628-1643. Doi: 10.1080/01436597.2016.1153415.
Summers T., 2020, «Negotiating the boundaries of China's Belt and Road Initiative». *Environment and Planning C: Politics and Space*, 38, 5: 809-813. Doi: 10.1177/2399654420911410b.
Toops S., 2016, «Reflections on China's Belt and Road Initiative». *Area Development and Policy*, 1, 3: 352-360. Doi: 10.1080/23792949.2016.1233072.
Turner C., 2021, *The Infrastructured State: Territoriality and the National Infrastructure System*. Londra: Edward Elgar Publishing.
Wall A.,1999, «Programming the urban surface». In: Corner J. (ed.), *Recovering Landscapes*. New York: Princeton Architectural Press, 232-249.
Wiig A., Silver J., 2019, «Turbulent presents, precarious futures: Urbanization and the deployment of global infrastructure». *Regional Studies*, 53, 6: 912-23. Doi: 10.1080/00343404.2019.1566703.
Winter T., 2019, *Geocultural power: China's quest to revive the Silk Roads for the twenty-first century*. Chicago: University of Chicago Press.
Yeh E.T., Wharton E., 2016, «Going west and going out: Discourses, migrants, and models in Chinese development». *Eurasian Geography and Economics*, 57, 3: 286-315. Doi: 10.1080/15387216.2016.1235982.
Young L., 2019, «Neo-machine: Architecture without people». *AD Architectural Design*, 89, 1: 6-13. Doi: 10.1002/ad.2381.
Yu H., 2017, «Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank». *Journal of Contemporary China*, 26, 105: 353-368. Doi: 10.1080/10670564.2016.1245894.

Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.