POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

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

Original
Infrastrutture globali e divenire urbano. Pireo, Trieste e il ‘Corridoio Adriatico’. Special Issue / Governa, F., Sampieri, A.. - In: TERRITORIO. - ISSN 1825-8689. - STAMPA. - 103:(2023), pp. 23-52. [10.3280/TR2022-103002OA]

Availability:
This version is available at: 11583/2987301 since: 2024-03-25T15:13:14Z

Publisher:
Franco Angeli

Published
DOI:10.3280/TR2022-103002OA

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)

13 September 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'

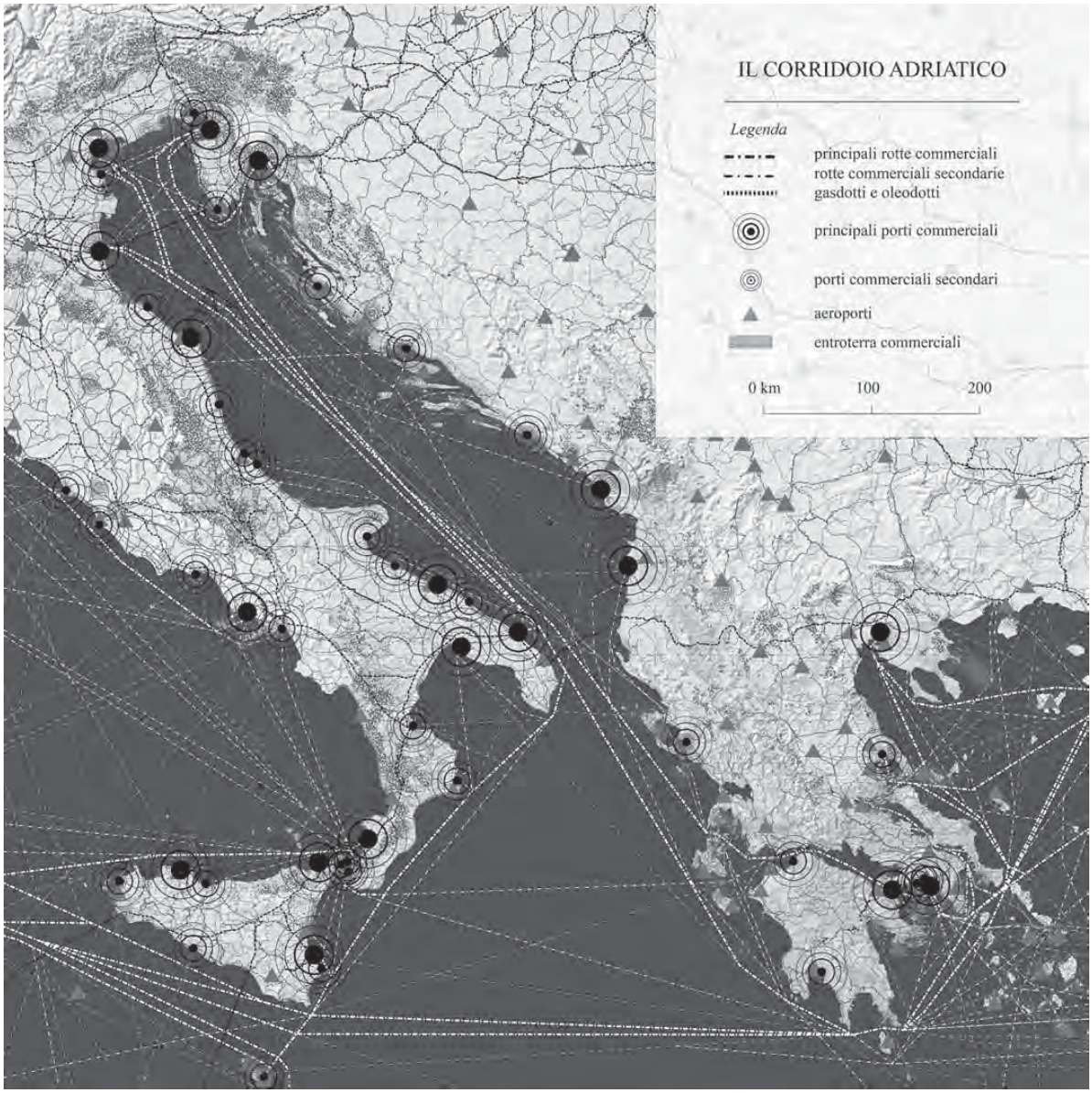
How can we observe and investigate the spaces built and transformed by large infrastructural projects? What actors, strategies, and scales should be kept under observation? What are the relationships between the so-called 'global infrastructure turn' and urbanisation processes? By asking these questions 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.

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

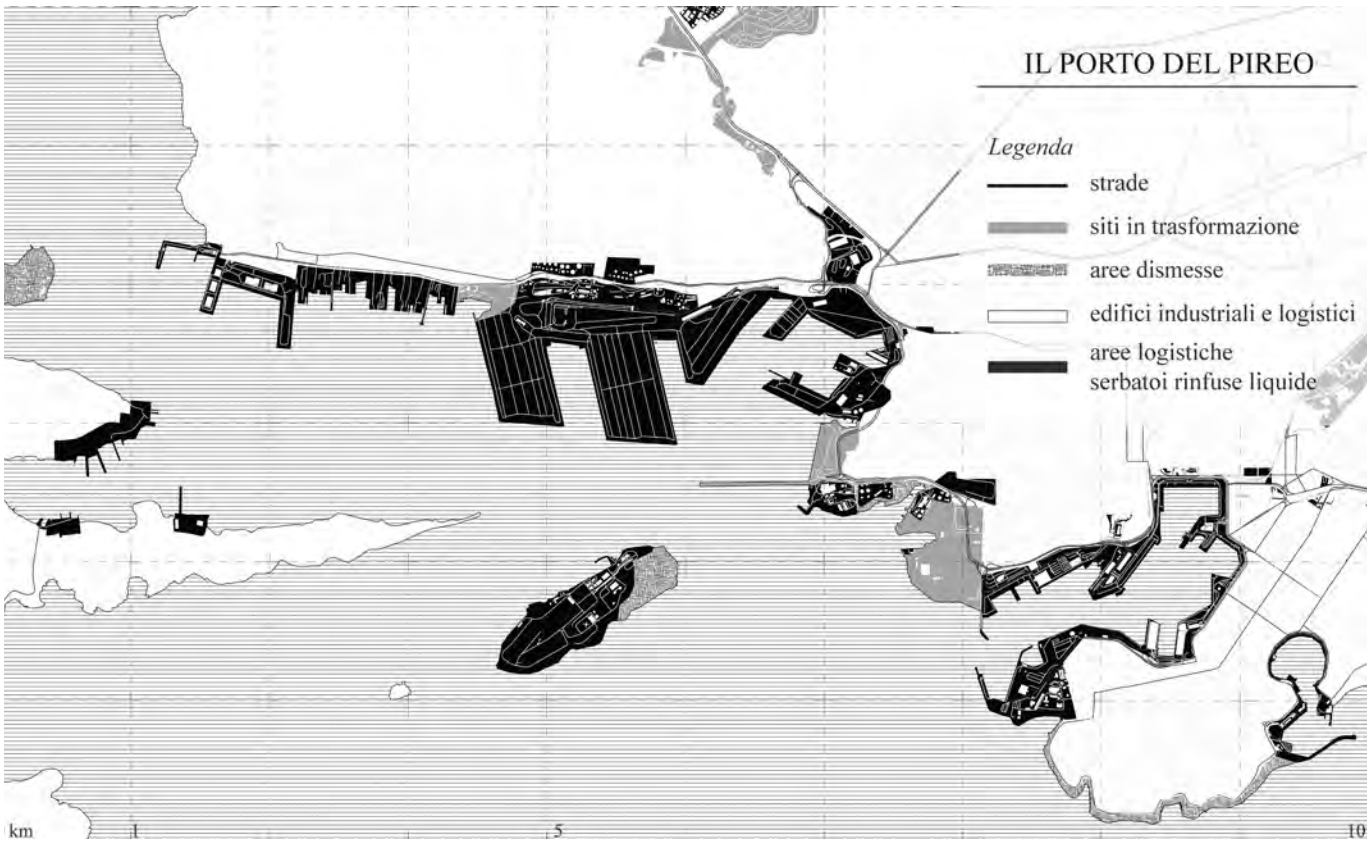
La presenza di cosco Pacific all'interno del porto del Pireo è cresciuta in modo incrementale a partire dal 2009, anno in cui la sussidiaria Piraeus Container Terminal (PCT) ha acquisito per intero il controllo dei Moli II e III con una concessione di 35 anni. In particolare, tra il 2011 e il 2014 la 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

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

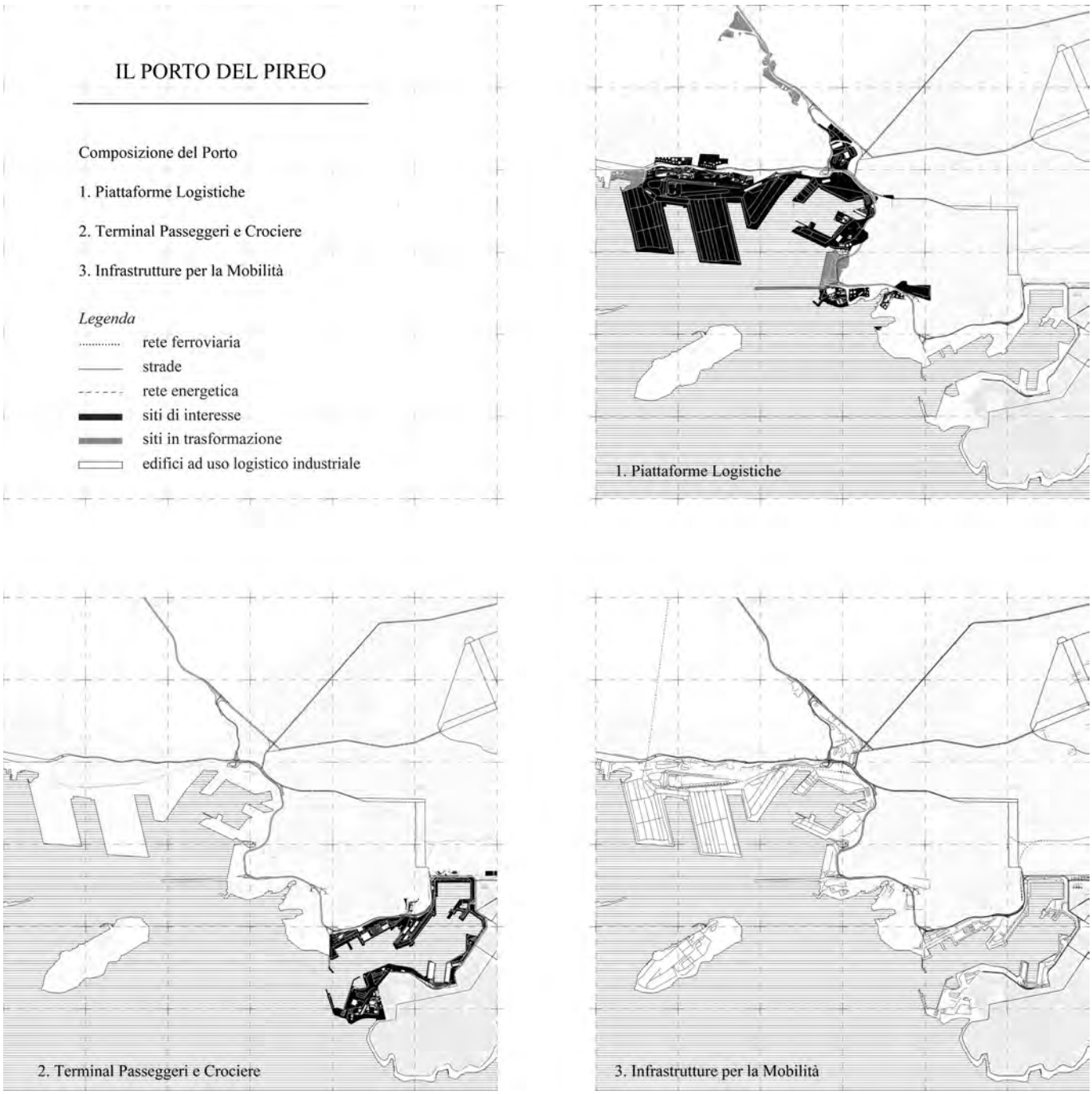
III, caratterizzato dalle imponenti gru di banchina e dalle pile di container che ora segnano il paesaggio di questo tratto di costa (fig. 3), non è raro vedere l'arrivo di una grande nave portacontainer, accolta in porto da numerosi carrelli a motore pronti a smistarne e stoccarne temporaneamente il 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

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.



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

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.

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.[1] 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

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.

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 Πειραϊκή (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 Πειραϊκή, «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

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.

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

Brînză 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/workorgalaboglob.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 (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.

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.

Formalità e informalità dentro il sistema logistico Pireo-Aspropyrgos

Astrid Safina

Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio;
China Room research group
(astrid.safina@polito.it)

Lo sviluppo delle funzioni logistico-portuali del porto del Pireo sta determinando un'ampia dispersione di nuove localizzazioni nell'entroterra, dentro e fuori spazi facilmente riconoscibili. Attraverso un'osservazione ravvicinata del retroporto di Aspropyrgos, questo contributo mette in luce come l'espansione del Pireo si concretizzi in spazi segnati da attività che oscillano tra formalità e informalità. Attività tra loro complementari, che danno origine a una molteplicità di condizioni urbane.

Parole chiave: formalità-informalità; Pireo; Aspropyrgos

Formality and informality within the Piraeus-Aspropyrgos logistics system

The development of the logistics and productive functionalities of the Port of Piraeus is resulting in a wide dispersion of new inland locations, not only inside easy recognisable spaces but also outside of them. Through a close observation of the Aspropyrgos backport, this article investigates how the expansion of Piraeus takes the form of spaces marked by activities that oscillate between formality and informality. These activities complement each other, and give rise to a multiplicity of urban conditions.

Keywords: formality-informality; Piraeus; Aspropyrgos

Ricevuto: 2023.01.25
Accettato: 2023.04.24
Doi: 10.3280/TR2022-103004

Uno degli aspetti che caratterizza la continua trasformazione del porto del Pireo è la polivalenza degli spazi e le conseguenti contrastanti urbanità che si generano dentro e fuori il suo perimetro. Si tratta nel complesso di trasformazioni che operano una costante concentrazione e dispersione delle operazioni portuali e che incidono pesantemente sia sull'articolazione e sull'organizzazione delle attività logistiche, sia sullo spazio urbano nel suo insieme. Gli studi sulla logistica si sono tradizionalmente concentrati su luoghi e funzioni in cui l'intensificazione della circolazione del capitale raggiunge la massima intensità: il cuore, per così dire, dell'ordine logistico contemporaneo (Schouten, Stepputat, Bachmann, 2019; Cowen, 2014). Altre funzioni, di carattere meno formalizzato, più opache, sono invece trascurate, benché svolgano un ruolo altrettanto rilevante per garantire la circolazione dei beni. Si tratta per lo più di forme e pratiche 'inaspettate' e non normate, che coinvolgono localizzazioni marginali. Tuttavia, la logistica non funziona solo sulla base di strutture e processi formali (Daniels, 2004).

Il Pireo rappresenta bene questa situazione di convivenza e complementarità fra formalità e informalità, fra funzioni, luoghi centrali e marginali. Il porto, infatti, è facilmente individuabile come un nodo globale, altamente autonomo rispetto al territorio in cui si colloca, efficiente e potente rispetto alle relazioni a lunga distanza. Ma questa è solo una parte della 'macchina logistica': il Pireo è estremamente diversificato, variegato e composto di spazi spesso improvvisati. Tale 'macchina' può essere osservata attraverso due forme e due modalità organizzative prevalenti, che mettono in luce le differenze tra la dimensione tecnica e funzionale degli spazi logistici e quella legata ai loro molteplici usi (Gregson, Crang, Antonopoulos, 2017). La prima ha a che fare con la razionalizzazione logistica all'interno dei moli container del porto; la seconda con l'esplosione operativa nell'entroterra portuale.

La 'macchina portuale' del Pireo

I tre moli commerciali del porto, responsabili del 45% del traffico container greco (Hellenic Statistical Authority, 2022), si concentrano in un'area complessiva di non più di 1 chilometro quadrato, recintata, sorvegliata e specializzata (fig. 1). All'interno di tale recinto, l'attività di *transhipment* prende forma attraverso operazioni millimetricamente calcolate e meccanizzate che, come in tanti altri nodi logistici ad alta intensità, hanno provocato la quasi estinzione della presenza umana e la creazione di un 'paesaggio di macchine' (Young, 2019), in cui la minima presenza del lavoro umano è intrecciata con le vite dei container e le *social machines* che consentono il loro movimento (Hatzopoulos, Kambouri, 2018). Gli spazi che ne risultano sono altamente standardizzati, segnati da un'assenza di relazioni sociali al proprio interno. Le mura e i cancelli che contengono questi spazi evitano anche ogni relazione con l'ambiente urbano circostante trasformando, per incongruenze amministrative o spaziali, l'interazione urbano-portuale in un rapporto complesso e turbolento (si veda il contributo di Valz Gris in questo servizio).

Poco o nulla lega il porto commerciale con la municipalità di Perama o del Pireo: il porto non lavora e non costruisce relazioni di prossimità, ma vede e funziona attraverso le grandi distanze. Oltre la linea del mare c'è tutto ciò a cui il porto aspira: il commercio internazionale, che alimenta la riorganizzazione delle catene di approvvigionamento, e le grandi navi, che garantiscono il continuo flusso di capitale. Al contrario, oltre il muro che delimita questo spazio 'non umano', sul fronte terra, c'è tutto ciò da cui il porto prende le distanze: contestazioni politiche e sociali che rallentano le operazioni portuali, connessioni deboli dettate da

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. Molo commerciale nel porto del Pireo. Fotografia di Astrid Safina.

2. Pianura di Aspropyrgos. Fotografia di Astrid Safina.

lunghi e stagnanti progetti infrastrutturali, una conformazione fisica della costa che limita l'ulteriore espansione e crescita del porto. L'unico legame al di fuori di questa condizione, è un piccolo asse stradale che collega, a nord, l'uscita dei moli di Neo Ikonio con l'entroterra. Occupato da un discreto ma continuo flusso di camion merci e incorniciato da cumuli di container che improvvisamente emergono lungo la strada, questo asse apre il saturato perimetro del porto verso l'entroterra di Aspropyrgos, una piana ex-agricola di oltre 100 chilometri quadrati localizzata a 12 chilometri a nord del porto, in cui, a circondare un'area residenziale composta prevalentemente da case unifamiliari, si trovano principalmente attività di logistica, stoccaggio e trasporto merci (Mavrakis *et al.*, 2016) (figg. 2, 3).

Il retroporto di Aspropyrgos

Operando come un vero e proprio hinterland e centro di smistamento del porto, Aspropyrgos rappresenta l'esplosione della rigidezza logistica e definisce un ambiente alternativo governato da spontaneità, deregolamentazione, lavoro umano, improvvisazione e vari gradi di informalità che si intrecciano e sovrappongono allo spazio urbano circostante. La sua spazialità logistica acquista forme diversificate e altamente contrastanti tra loro. Ad esempio, la parte nord della pianura di Aspropopyrgos ospita le strutture altamente standardizzate delle grandi piattaforme logistiche di Procter & Gamble, AstraZeneca, Estee Lauder, e altre compagnie multinazionali

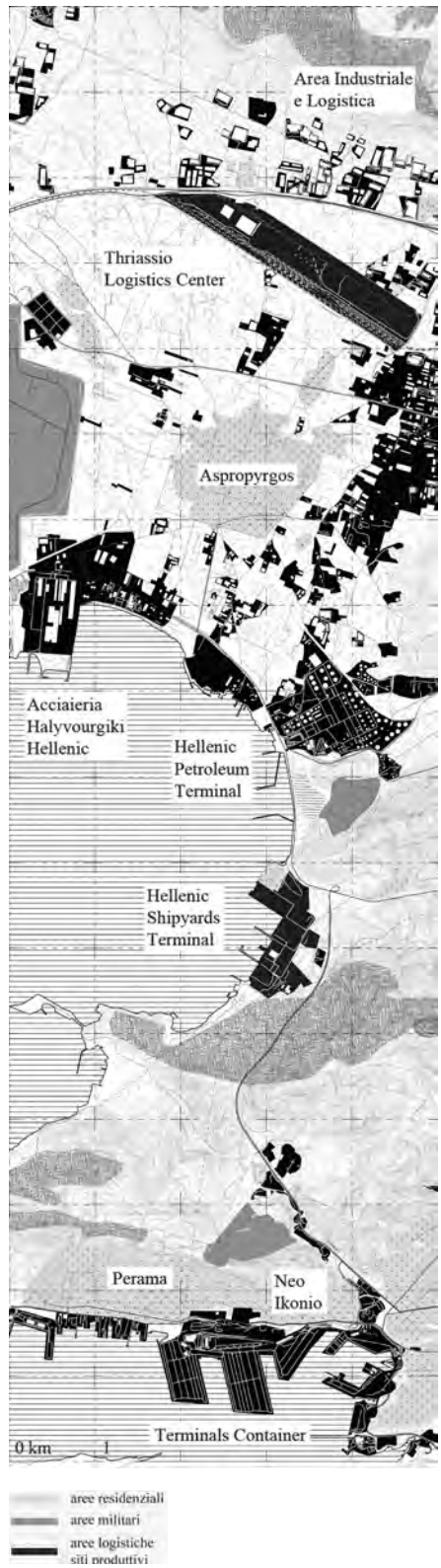
Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

legate a prodotti refrigerati o di alto livello (fig. 4). Diversamente, la parte centrale è occupata da aree per lo stoccaggio di container (fig. 5) e da capannoni (i più spaziosi sono grandi quanto un hangar aereo), che ospitano attività produttive minori e sono principalmente proprietà di imprenditori locali. Questi capannoni, principalmente a causa della irregolarità del mercato fondiario e di un contesto deregolamentato che deriva da pratiche informali come la costruzione non normata di strutture abitative e i cambiamenti irregolari nell'uso del suolo (Mavrakis, Papavasileiou, Salvati, 2015; Salvia *et al.*, 2018), occupano i suoli in modo libero e discontinuo, in un ambiente caratterizzato da lacune, spazi vuoti e non sorvegliati. Come conseguenza, tra i capannoni e gli spazi interstiziali emergono due ulteriori categorie logistiche. La prima riguarda il settore dei servizi, ed è composta da parcheggi per camion, officine per la riparazione e container, vendita al dettaglio di pezzi di ricambio e piccole compagnie di trasporto greche che occupano gli spazi disponibili in modo del tutto casuale. La seconda categoria di attività riguarda la rottamazione dei metalli e le molteplici economie informali che sfruttano il flusso continuo di materie prime nell'area e che, intrecciandosi con altre reti, permettono alle attività logistiche di contribuire alla produzione di interazioni sociali più ampie (Simone, 2022; Kallianos, 2018; Lascari, 2014). Ne sono esempio le pratiche che si colgono nei numerosi spazi per la gestione dei rifiuti e le discariche incontrollate che, insieme a capannoni e parcheggi, occupano lo spazio della piana.

Lo spazio di Aspropyrgos è altamente frammentato, poco riconducibile ad uno spazio logistico inteso secondo canoni puramente funzionali e standardizzati. È piuttosto pieno di contraddizioni, dove la presenza della logistica, controversa, precaria e contestata, produce spazi che permettono di vedere la *logistics in action* (Chua *et al.*, 2018; Gregson, Crang, Antonopoulos, 2017), ovvero, il modo in cui inefficienze, punti di rottura, attriti e interruzioni non sono aberrazioni né punti di shock, ma parte fondamentale di come il valore viene creato e catturato in spazi tradizionalmente poco visibili e celebrati (Stenmanns, 2019). Entro questa lettura, Aspropyrgos può essere inscritto a quelli che Choplin e Pliez (2015) hanno definito gli «spazi poco appariscenti della globalizzazione», spesso collocati nelle ombre e nelle periferie di un nodo globale più visibile e riconoscibile, al di fuori del radar della maggior parte degli apparati di misurazione economica o sociale. Anche se operando sui margini, l'attività logistica che si svolge ad Aspropyrgos è piuttosto dinamica. Ad esempio, negli ultimi anni, Aspropyrgos ha registrato un incremento annuo di 650 nuove unità industriali; oltre il 35% dei lavoratori qui impiegati sono addetti alla produzione, trasporto e stoccaggio, e oltre il 20% delle merci che arriva al porto del Pireo trascorre le prime ore e i primi giorni ad Aspropyrgos, per poi essere spostato da una fitta rete di camion portacontainer verso l'Europa interna e orientale (Piraeus Port Authority, 2021).

Il funzionamento logistico fra formalità e informalità

La sovrapposizione di spazi logistici, abitativi e produttivi, formali e informali, fa dell'area del Pireo un sistema logistico multi-scalare e multi-situato che mette in relazione i grandi processi di distribuzione a scala globale (porto) con gli interessi e le azioni di singoli attori (Aspropyrgos). Lo fa però attraverso modi del tutto alternativi rispetto a funzionamenti logistici lineari. Non si affida, ad esempio, ai grandi progetti infrastrutturali dell'area, come il Thriassio Logistics Center in Aspropyrgos, costruito nei primi anni 2000, e da allora prevalentemente inutilizzato,[1] ma si basa su continue oscillazioni e intersezioni tra una stagnazione infrastrutturale pianificata e un dinamismo improvvisato e informale. Indipendentemente dal fatto che l'attenzione ricada sui grandi centri di distribuzione o su forme urbane non del tutto riconoscibili, paradossalmente, il sistema del Pireo è precariamente connesso dal punto di vista della formalità, e altamente dinamico dal punto di vista dell'informalità. Strade sterrate, strade rurali minori e infrastrutture costruite quando servono, dove servono, da chi ne ha bisogno, rendono possibile il movimento logistico del Pireo. In modo simile, lungo i diversi livelli della logistica e della mobilità ricorre una condizione legata all'invisibilità dei lavoratori, all'impossibilità di rintracciare gran parte dei flussi, all'anonimato degli attori che permettono il funzionamento della macchina logistica senza lasciare grandi segni. Una



3. Asse Pireo-Aspropyrgos. Autrice: Astrid Safina.

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.

4. Piattaforme logistiche in Aspropyrgos. Fotografia di Astrid Safina.

5. Aree per lo stoccaggio di container in Aspropyrgos. Fotografia di Astrid Safina.

condizione che rinforza l'interdipendenza delle parti e il modo in cui al Pireo «se un attore cessa di esistere, l'intero sistema ne risente» (Phillip, 2014: 52), in quanto l'intero 'meccanismo' è formato da reciproche dipendenze locali che vengono costantemente riscritte e rinegoziate.

La formalità delle operazioni globali e logistiche all'interno del porto, e l'esplosione di spazi informali e alternativi ad Aspropyrgos erodono ogni idea di dualità, evidenziando come le due dimensioni di formale e informale siano complementari (McFarlane, Waibel, 2012; Daniels, 2004), collegate e dipendenti e, perfino, intenzionalmente in relazione attraverso forme di negoziazione e incontro (Roy, AlSayyad, 2004; Roy, 2005). Aspropyrgos mostra quanto «la globalizzazione dal basso esiste perché risolve problemi che la globalizzazione dall'alto non può risolvere» (Mathews, Ribeiro, Vega, 2012: 2). In questo senso formalità e informalità, così come gli spazi che le contengono, non sono opposte ma legate da forme diverse di relazione e connessione. Ed è proprio questo continuo intrecciarsi che rende il Pireo, così come tanti altri megaprogetti infrastrutturali di scala globale, un sistema flessibile e reattivo. Esplorare in che modo questa oscillazione tra urbanità individuabile e irriconoscibile si traduce al suolo rappresenta un fertile punto d'ingresso verso lo studio di nuove e variegate condizioni, relazioni e forme urbane legate ai grandi interventi infrastrutturali.

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. Nonostante la scarsa attività del polo logistico di Thriassio, il complesso è continuamente richiamato dalla cronaca in relazione a grandi aspettative di sviluppo, nuova concessione, ampliamento e nuova gestione.

Riferimenti bibliografici

Choplin A., Pliez O., 2015, «The inconspicuous spaces of globalization». *Journal of Urban Research*, 12. Doi: 10.4000/articulo.2905.

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: 10.101177/0263775818783101.

Cowen D., 2014, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Daniels P.W., 2004, «Urban challenges: the formal and informal economies in mega-cities». *Cities*, 21, 6: 501-511. Doi: 10.1016/j.cities.2004.08.002.

Gregson N., Crang M., Antonopoulos C.N., 2017, «Holding together logistical worlds: Friction, seams and circulation in the emerging global warehouse». *Environment and Planning D: Society and Space*, 35, 3: 381.

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

Hatzopoulos P., Kambouri N., 2018, «Piraeus port as a machinic assemblage: Labour, precarity, and struggles». In: Neilson B., Rossiter N., Samaddar R. (eds.), *Logistical Asia: The Labour of Making a World Region*. Singapore: Palgrave Macmillan, 155-174.

Kallianos Y., 2018, «Infrastructural disorder: The politics of disruption, contingency, and normalcy in waste infrastructures in Athens». *Environment and Planning D: Society and Space*, 36, 4: 758-775. Doi: 10.101177/0263775817740587.

Lascari A., 2014, «The new Ikonion-Thriassion rail line». *Logistical Worlds Infrstructure, Software, Labour*. https://logisticalworlds.org/blog/new-ikonion (accesso 2023.01.23).

Mathews G., Ribeiro G.L., Vega C.A., 2012, *Globalization from Below: The World's Other Economy*. Abingdon-New York: Routledge.

Mavrakis A., Papavasileiou C., Salvati L., 2015, «Towards (un)sustainable urban growth? Industrial development, land-use, soil depletion and climate aridity in a Greek agro-forest area». *Journal of Arid Environments*, 121: 1-6. Doi: 10.1016/j.jaridenv.2015.05.003.

Mavrakis A., Rontos K., Chronopoulou C., Salvati L., 2016, «Population dynamics, industrial development and the decline of the traditional agro-forest landscape on the Mediterranean urban fringe: A case study in Greece». *International Journal of Sustainable Development*, 19, 1: 1-14. Doi: 10.1504/IJSD.2016.073649.

McFarlane C., Waibel M., 2012, «Introduction: The informal-formal divide in context». In: McFarlane C., Waibel M. (eds.), *Urban informalities: reflections on the formal and informal*. Abingdon-New York: Routledge, 15-26.

Phillip C., 2014. «Metal scrappers: Connectivity and flexibility of the marginalised». *Logistical Worlds Infrstructure, Software, Labour*. https://logisticalworlds.org/blog/metal-scrappers (accesso 2023.01.23).

Piraeus Port Authority, 2021, *Piraeus Port Annual Financial Report*. Pireo: Piraeus Port Authority.

Roy A., 2005, «Urban informality: toward an epistemology of planning». *Journal of the American Planning Association*, 71, 2: 147-158. Doi: 10.1080/01944360508976689.

Roy A., AlSayyad N., 2004, *Urban informality. Transnational perspectives from the Middle East, Latin America and South Asia*. Washington: Lexington Books.

Salvia R., Serra P., Zambon I., Cecchini M., Salvati L., 2018, «In-between sprawl and neo-rurality: Sparse settlements and the evolution of socio-demographic local context in a Mediterranean region». *Sustainability*, 10, 10, 3670: 1-14. Doi: 10.3390/su10103670.

Schouten P., Stepputat F., Bachmann J., 2019, «States of circulation: Logistics off the beaten path». *Environment and Planning D: Society and Space*, 37, 5: 779-793. Doi: 10.1177/0263775819851940.

Simone A., 2022. *The Surrounds: Urban Life Within and Beyond Capture*. Durham: Duke University Press.

Stenmanns J., 2019, «Logistics from the margins». *Environment and Planning D: Society and Space*, 37, 5: 758-775. Doi: 10.101177/0263775819834013.

Young L., 2019, *Machine Landscapes: Architectures of the Post-Anthropocene*. Hoboken: John Wiley & Sons Inc.

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.

Il ruolo delle dinamiche logistico-produttive nella riconfigurazione del porto di Trieste

Leonardo Ramondetti

Politecnico di Torino, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio; China Room research group
(leonardo.ramondetti@polito.it)

Unico porto franco europeo, con profondi fondali marini e buone connessioni con Mitteleuropa e Turchia, il porto di Trieste è il principale approdo settentrionale del 'Corridoio Adriatico'. Negli ultimi anni lo scalo è stato oggetto di molte iniziative, pubbliche e private, volte ad aumentarne la performatività a partire dall'incremento delle reti infrastrutturali, dal potenziamento di piattaforme logistiche e dall'efficientamento delle attività produttive. Questo contributo indaga le trasformazioni spaziali che ne sono derivate e che sono tuttora in corso riflettendo su come, in rapporto alla costruzione di reti globali, le nuove zone dedicate alla logistica stiano riconfigurando le logiche dello scalo attraverso la creazione di spazi complessi e ibridi.
Parole chiave: infrastrutture logistiche; processi di urbanizzazione; Trieste

The role of logistics and production dynamics in re-shaping the port of Trieste

Due to a special regulatory framework, the deepest waters in the Adriatic Sea, and its connections with Central Europe and Tukey, the port of Trieste is the Northern gateway to the 'Adriatic Corridor'. Over the last years, both public and private initiatives have been undertaken to increase the port performativity by expanding its infrastructural networks, upgrading logistics platforms, and strengthening productive activities. This article investigates ongoing transformations, and discusses how, when establishing new relations with global networks, contemporary logistics zones, such as the port of Trieste, are turning into composite and hybrid spaces.
Keywords: logistics infrastructures; urbanization processes; Trieste

Ricevuto: 2023.01.25
Accettato: 2023.04.24
Doi: 10.3280/TR2022-103005

Diversamente dalla stagnazione che ha segnato la maggior parte dei porti italiani nel quinquennio 2015-19, il porto di Trieste ha visto nello stesso periodo un aumento dei traffici di circa il 30%, confermandosi uno degli scali più importanti d'Italia (Assoporti, 2022).[1] Situato su una superficie di 5,5 chilometri e con una lunghezza delle banchine superiore ai 12 chilometri, il porto giuliano gode di caratteristiche eccezionali: è l'unico porto franco europeo,[2] possiede i fondali più profondi nell'Adriatico, e presenta linee commerciali consolidate con la Turchia e ottime connessioni stradali e ferroviarie con la Mitteleuropa. Questi fattori hanno recentemente attratto numerosi investimenti.

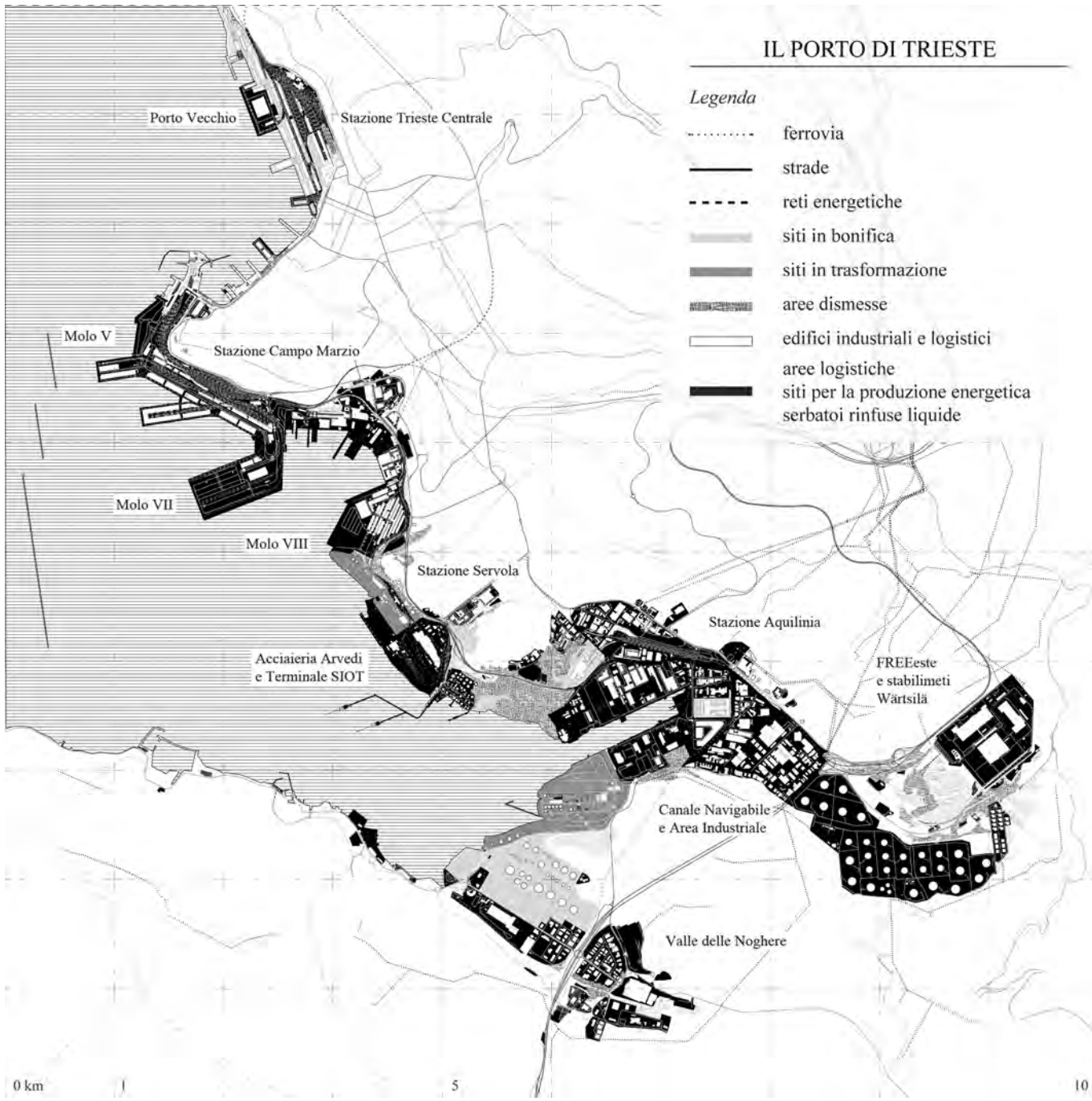
Nel 2019, a valle del protocollo d'intesa sulla Belt and Road Initiative (BRI), imprese cinesi, come la China Communications Construction Company (CCCC), hanno promosso progetti per il potenziamento delle infrastrutture per la mobilità (Morino, 2019; D'Amelio, 2021). A questo interessamento hanno fatto seguito l'acquisizione della Piattaforma logistica di Trieste da parte della società tedesca Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA) e altre operazioni di società internazionali. Ai capitali privati si sono affiancate iniziative pubbliche tanto straniere, come i fondi ungheresi per la realizzazione di un nuovo polo logistico-industriale, che italiane, attraverso i recenti programmi legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). In particolar modo, più di 400 milioni di euro sono stati stanziati dal governo nella seconda metà del 2020 per il progetto *Adriagateaway*, che prevede la bonifica e il recupero di aree in abbandono, la realizzazione di opere infrastrutturali e l'installazione di nuove attività produttive (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021). L'insieme di questi investimenti sta portando ad una ridefinizione del porto di Trieste che si dà attraverso tre principali operazioni: l'incremento e il rafforzamento delle reti infrastrutturali, il potenziamento delle piattaforme logistiche, la trasformazione delle attività produttive (figg. 1, 2).

L'efficientamento delle reti energetiche e dei sistemi per la mobilità

L'efficientamento delle infrastrutture del porto di Trieste coinvolge soprattutto le reti energetiche e per la mobilità, che si fanno sempre più estese e capillari. In particolare, seguendo le indicazioni europee in termini di sostenibilità ambientale,[3] molti investimenti hanno riguardato il potenziamento della rete ferroviaria, rimettendo in funzione anche linee dismesse. Su questa rete transita oggi il 56% dei container (52% nel 2017), e il 29% del traffico *Roll-On/Roll-Off* (ro-ro) (23% nel 2017), ovvero circa un centinaio di treni alla settimana quasi interamente destinati al trasporto di merci nella Mitteleuropa (un terzo in Germania) (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021). Il costante aumento dei traffici trova riscontro nei fatturati delle maggiori società di trasporto intermodale facenti capo all'Autorità Portuale (controllate e partecipate), aumentati di più di un terzo nel triennio 2017-19.[4] Questo incremento ha portato allo stanziamento di 172 milioni di euro per la realizzazione della dorsale ferroviaria Trieste Campo Marzio-Servola-Aquilinia, al fine di raccordare e integrare in un'unica rete aree ad oggi scarsamente servite, fra cui la piattaforma logistica del Molo VIII, la parte meridionale del Canale navigabile e il nuovo interporto di FREEeste, situato a

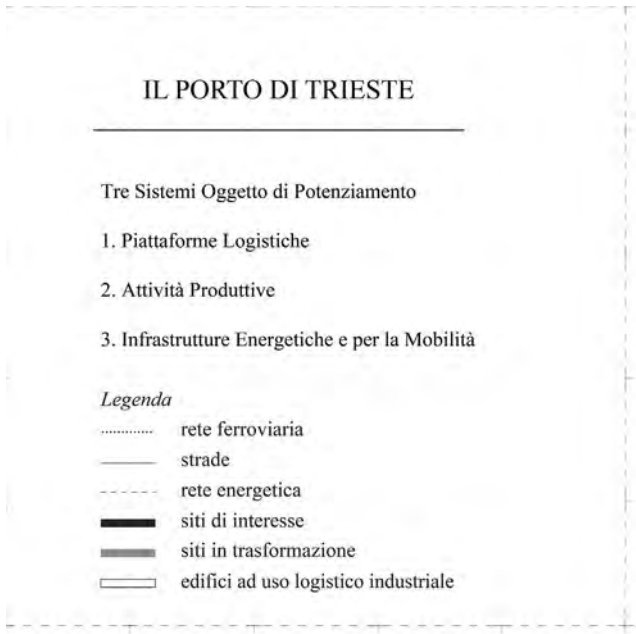
 ISSN 1825-8689, ISSNe 2239-6330

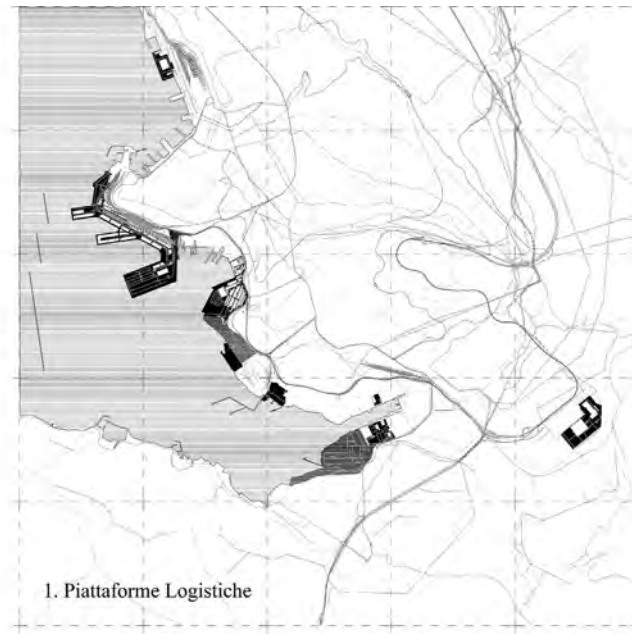
Copyright © FrancoAngeli. This work is released under Creative Commons Attribution - Non-Commercial – No Derivatives License.
For terms and conditions of usage please see: http://creativecommons.org.

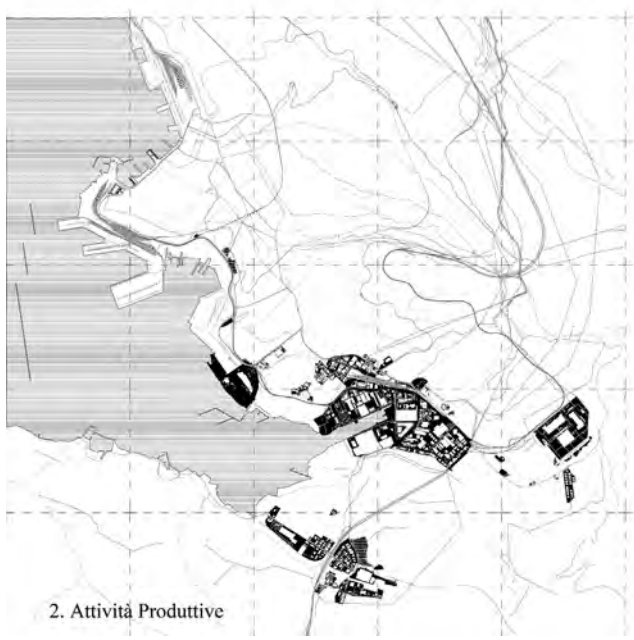


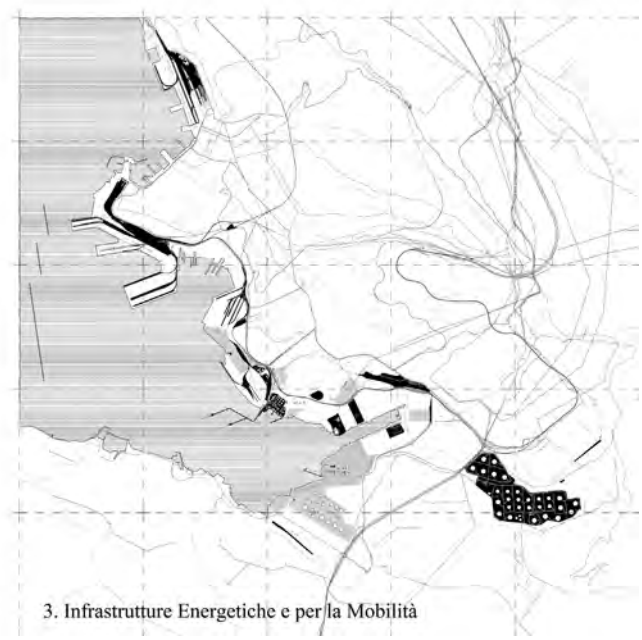
1. Porto di Trieste. Autore: Leonardo Ramondetti.

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.









2. Tre sistemi in potenziamento. 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.

3. Dorsale ferroviaria Trieste Campo Marzio-Servola-Aquilinia in costruzione. Fotografia di Leonardo Ramondetti.

Bagnoli della Rosandra (fig. 3) (si veda il contributo di Carota e Frassoldati in questa sezione). Sono inoltre in corso studi di fattibilità per l'estensione delle linee attuali verso sud ed est e per il potenziamento dell'intero sistema intermodale, con il coinvolgimento delle stazioni di Prosecco e Cervignano.

L'ambito ferroviario è solo il più evidente di una serie di interventi in corso per l'efficientamento infrastrutturale. Attraverso fondi complementari al PNRR si sta procedendo con la completa elettrificazione delle banchine, l'installazione di pannelli solari sui fabbricati, lo sviluppo di banche dati integrate, l'utilizzo di impianti di automazione, contestualmente alle attività di manutenzione del patrimonio esistente, come le banchine e i viadotti interni all'area portuale (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021).

Il potenziamento delle piattaforme logistiche

L'incremento e il rafforzamento delle infrastrutture procedono di pari passo con il potenziamento delle piattaforme logistiche che, il più delle volte, avviene attraverso forme di partenariato pubblico-privato. In accordo con l'Autorità Portuale, fra il 2017 il 2018 l'armatore turco UN RO-RO Işletmeleri AŞ (oggi proprietà della danese DFDS Seaways) e la triestina Samer & Co. Shipping spa hanno investito 12 milioni di euro per il rifacimento della banchina del Molo V (fig. 4). L'intervento ha visto la demolizione di locali obsoleti, la ripavimentazione di 30.000 metri quadrati, il ripristino dei binari ferroviari e l'installazione di una gru intermodale capace di operare su quattro binari al fine di smistare fino a 3.000 treni l'anno (The Medi Telegraph, 2018).

Ancor più noto il caso del Molo VIII. Il progetto, già previsto nel 2014 attraverso un partenariato pubblico-privato (Di Silvio, 2013), ristagna fino al gennaio 2021, quando una cordata guidata dalla tedesca HHLA rileva lo scalo legnami e parte delle aree bonificate della ex-ferriera di Servola per la realizzazione di un nuovo terminal multiuso adatto per general cargo, container e RO-RO (S.a., 2020; HHLA plt Italy, 2022).[5] Interventi analoghi riguardano gran parte delle banchine: la parte terminale del Canale navigabile, dove la società Adriaport ZRT (controllata dal governo ungherese) sta investendo per la bonifica di 320.000 metri quadrati dove realizzare un nuovo terminale marittimo con collegamento diretto alla linea ferroviaria; il Molo VII, dove a seguito del potenziamento delle gru si sta ora procedendo con un ampliamento della piattaforma container; o ancora, la banchina di pertinenza dell'acciaieria Arvedi, che ha da poco installato nuovi sollevatori per lo scarico delle rinfuse solide.

La ridefinizione delle attività produttive

Queste trasformazioni stanno portando ad una ridefinizione delle attività produttive che operano a stretto contatto con il porto. Emblematico è il caso della ferriera di Servola, oggi di proprietà del gruppo Arvedi (fig. 5). Qui, la demolizione dell'impianto a caldo ha portato ad una riconversione delle attività siderurgiche in produzioni specializzate a basso impatto ambientale, che si avvalgono del supporto logistico per inserirsi in catene di lavorazione su larga scala (Ministero dello Sviluppo Economico *et al.*, 2020).[6] Diversamente dal vecchio ciclo integrato di lavorazione, basato su logiche di autosufficienza e prossimità, la produzione oggi si fa leggera, con le parti dello stabilimento che operano in autonomia le une dalle altre: la banchina accoglie la ghisa e i rottami provenienti dall'Est Europa, la ferrovia li trasporta all'impianto di Cremona per la lavorazione, mentre i *coils* neri vengono trasformati in laminati a freddo e mandati verso la Mitteleuropa per la fabbricazione di elettrodomestici. Oltre alla conversione degli stabilimenti presenti, la società Interporto di Trieste e

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.

4. Banchina del Molo V.
Fotografia di Leonardo Ramondetti.

l'Autorità Portuale stanno promuovendo l'introduzione di attività di trasformazione industriale che operano in regime di porto franco. Un esempio è dato dalla British American Tobacco (BAT), recentemente insediatasi nel sito di FREEeste. A BAT sono stati affittati spazi per lo stoccaggio e aree dove installare macchinari per la produzione di sigarette elettroniche e prodotti farmaceutici. Lo stabilimento, in fase di completamento, si estende su un totale di 9.000 metri quadrati, di cui 3.000 destinati alla produzione, 1.800 a uffici e 3.500 a spazi di manovra, logistica e parcheggio. È prevista un'occupazione iniziale di 240 addetti, con possibili ulteriori 360 posti di lavoro in una seconda fase (TGR Friuli-Venezia Giulia, 2022).
L'acciaieria Arvedi e il nuovo stabilimento BAT, sono soltanto due dei numerosi esempi che mostrano una ridefinizione delle forme della produzione in relazione allo sviluppo integrato logistico-manifatturiero.[7] Un processo che ha subìto una forte accelerazione a partire dal 2015, quando lo scioglimento dell'Ente Zona Industriale di Trieste (EZIT) ha portato all'istituzione del Consorzio di Sviluppo Economico Locale dell'Area Giuliana (CO.SELAG), sotto diretto controllo dell'Autorità di Sistema Portuale. La promozione di forme di produzione di eccellenza, leggere e poco impattanti, è stata inoltre supportata dal protocollo ARGO (2018) tra la Regione Friuli-Venezia Giulia, il Ministero dell'Istruzione, Università e Ricerca e il Ministero dello Sviluppo economico, che ha stanziato ulteriori 8,8 milioni di euro a supporto dell'AREA Science Park, un polo tecnologico di sostegno alle imprese. Una serie di iniziative che mirano a fare di Trieste un polo per produzioni di eccellenza entro catene del valore globali.

Nuovi spazi ibridi

L'insieme delle dinamiche descritte sta portando ad una profonda ridefinizione degli spazi della logistica e della produzione nell'obiettivo di agganciare nuovi flussi commerciali e rallentarne lo scorrimento attraverso piccole interruzioni durante le quali operare alcune lavorazioni dei prodotti in transito. A prendere forma è una nuova configurazione data dall'innesto di attività produttive entro aree logistiche, al fine di svolgere in un unico sito pre-lavorazioni comuni a più aziende e ottimizzare lo stoccaggio delle merci. Lo spazio logistico si apre così a nuovi usi, affiancando allo stoccaggio attività sempre più eterogenee, come ben dimostra il recente progetto *Orto Franco* per la realizzazione di un polo del fresco presso la stazione di Prosecco. Oltre a celle frigorifere per il commercio dei prodotti alimentari, viene qui previsto l'inserimento di coltivazioni high-tech che operano in regime extra-doganale (Basso, 2022). Il polo logistico si fa quindi spazio non più soltanto per marinai, terminalisti e camionisti, ma anche per operai, agricoltori e ricercatori.
Questa ibridazione ci invita a riflettere sulla netta separazione fra logistica e produzione che ha caratterizzato molte delle letture che si sono date negli ultimi anni (per esempio, LeCavalier, 2016; Lyster, 2016); così come sul tipo di urbanità generata da questa commistione di usi e pratiche e le implicazioni spaziali che ne derivano. A Trieste le ricadute territoriali sono evidenti, dal momento che la macchina portuale ha bisogno di più spazio entro un contesto in cui di spazio ce ne è poco. Il fronte mare è saturo, e le principali aree dismesse sono oggi soggette a vincoli per tutelare beni culturali (come il Porto Vecchio)[8] o necessitano di forti investimenti per bonifiche ambientali (la Valle delle Noghere)[9] che rendono difficile, se non impraticabile, il loro recupero in tempi brevi. Inoltre, sono forti le pressioni da parte della cittadinanza e delle amministrazioni locali al fine di dislocare le attività industriali in siti lontani dai centri abitati (si vedano le proteste contro la nuova acciaieria che avrebbe dovuto sorgere a Muggia; Pellizzari, 2022). Per questo, a valle del recente quadro normativo che prevede la realizzazione di punti franchi separati dal fronte mare,[10] le aree di nuovo sviluppo vengono ricercate altrove: nello

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.

5. Acciaieria Arvedi Trieste.
Fotografia di Leonardo Ramondetti.

stretto entroterra carsico, come a Bagnoli della Rosandra, Fernetti e Opicina; all'interno degli ex confini provinciali, come a Prosecco; o lungo le direttrici delle maggiori infrastrutture, come a Cervignano. Si tratta nel complesso di una 'delocalizzazione di prossimità' – non priva di problematiche ambientali – che estende le attività portuali, frammentandole in una molteplicità di progetti ancora scarsamente coordinati fra loro. E non potrebbe essere altrimenti dal momento che le iniziative promosse dai diversi attori si attivano entro quadri burocratici complessi e dinamiche economiche mutevoli, segnate da crisi internazionali che colpiscono i comparti industriali più tradizionali, di cui Wärtsilä è esempio emblematico.[11] Come governare, entro uno scenario incerto, i processi di 'integrazione/disintegrazione' (Hall, Markus, 2012) che qui si possono cogliere entro una scala minuta, e come trattare questi inediti spazi ibridi rimangono questioni aperte e cruciali per il progetto urbanistico.

Note

1. A seguito della riforma del 2016, *Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali*, che ha ridotto le autorità portuali da 23 a 15, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale è anche l'ente amministrativo del porto di Monfalcone. L'articolo si concentra sul solo porto di Trieste, in quanto esso è, ad oggi, l'unica area portuale ad operare entro regime di porto franco; inoltre, sono qui concentrate le maggiori trasformazioni legate al commercio e alla logistica, mentre Monfalcone rimane al momento un importante polo per la cantieristica.

2. A seguito dei Trattati di Pace del 1947, il porto di Trieste è stato indicato quale porto franco europeo.

3. Al fine di mitigare l'inquinamento causato dal trasporto su gomma, l'Unione Europea ha fissato il raggiungimento di una percentuale del trasporto di merci non su strada pari al 30% entro il 2030 e al 50% entro il 2050 (European Commission, 2020).

4. In particolar modo, il fatturato della controllata Adriafer srl è maturato da 7,5 a 11 milioni, quello delle partecipate Alpe Adria spa e Interporto di Trieste rispettivamente da 38 a 53,5 milioni e da 5 a 8,3 milioni. Tutte e tre le società hanno subito una flessione nel 2020 a causa della pandemia, ma si prospettano oggi in rapida ripresa (Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021).

5. Il terminal è stato dato in concessione fino al 2052 alla cordata composta dalla tedesca HHLA (50,01%) e dalle italiane Francesco Parisi (24,30%), I.CO.P (22,35%) e Interporto di Bologna (3,30%).

6. Arvedi aveva inizialmente acquisito la ferriera con la volontà di mantenere attiva la lavorazione 'a caldo' attraverso l'istallazione di un nuovo filtro e il complessivo ammodernamento dell'impianto. Nonostante queste iniziative siano state portate a compimento, la forte opposizione da parte della cittadinanza e delle istituzioni locali alla presenza dell'altoforno in prossimità del centro abitato ha portato allo smantellamento dell'area 'a caldo' nel 2020 a fronte di compensazioni per l'azienda.

7. Al di là degli storici stabilimenti dell'Illy, si sono stabiliti nelle aree portuali altre grandi realtà produttive come la Barilla e piccole medie imprese di eccellenza come la Redaelli, azienda leader nelle tensostrutture sottomarine.

8. L'area di circa 65 ettari, che presenta manufatti storici di rilievo, è stata sdemanializzata nel 2015 ed è oggi di competenza del Comune. Vi rimangono alcune banchine operative in attesa del trasferimento delle attività portuali in nuove sedi.

9. L'area di 115 ettari, che ospitava depositi di stoccaggio del gas e del petrolio liquefatto, seppur al momento in disuso, necessita di ingenti opere di bonifica e per questo nel 2012 è stata inserita fra i Siti di Interesse Nazionale (SIN).

10. L'attuazione del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 luglio 2017 e la sdemanializzazione del Porto Vecchio hanno reso possibile la ricollocazione di aree franche anche all'interno dei confini di quello che era il Territorio Libero di Trieste. Questo ha portato l'Autorità Portuale a realizzare un punto franco a Bagnoli della Rosandra, mentre altri sono in progetto a Prosecco, dove detiene un'area di otto ettari in prossimità della stazione, e Fernetti, dove si trova ad oggi l'interporto.

11. L'azienda finlandese specializzata nella fabbricazione di sistemi di propulsione, turbine per uso marino e centrali elettriche aveva rilevato nel 1999 la Grandi Motori Trieste garantendo l'impiego a circa 1.000 addetti, senza contare l'indotto. A partire dal 2017 l'azienda è entrata in una crisi che ha raggiunto il culmine nel luglio 2022 con l'annuncio di delocalizzazione dell'impianto (Casadei, 2022).

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.

Riferimenti bibliografici

Assoporti, 2022, *Annual Statistics*. Roma. www.assoporti.it/it/autoritasistemaportuale/statistiche/statistiche-annuali-complessive (accesso 2023.01.23).

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021, *Piano Operativo Triennale 2022-2024*. Trieste.

Basso G., 2022, «'Orto franco', turismo e industria hi-tech: Queste le nuove idee per il porto di Trieste». *Il Piccolo. Trieste*, 15 gennaio. https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2022/01/15/news/orto-franco-turismo-e-industria-hi-tech-queste-le-nuove-idee-per-il-porto-di-trieste-1.41130227 (accesso 2023.01.23).

Casadei C., 2022, «Wärtsilä: La crisi, gli esuberi e quegli 11,5 milioni di contributi pubblici». *Il Sole 24 Ore*, 26 luglio. https://24plus.ilsole24ore.com/art/wartsila-crisi-esuberi-e-quegli-115-milioni-contributi-pubblici-AES72xoB (accesso 2023.01.23).

D'Amelio D., 2021, «cosco investe su Trieste. Treni container cinesi per Slovenia e Ungheria». *Il Piccolo. Trieste*, 28 giugno.

Di Silvio M., 2013, «Un terminal multiuso per la piattaforma logistica». *Il Piccolo. Trieste*, 4 novembre. https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2013/11/05/news/un-terminal-multiuso-per-la-piattaforma-logistica-1.8053243 (accesso 2023.01.23).

European Commission, 2020, *Sustainable and Smart Mobility Strategy: Putting European transport on track for the future*. Bruxelles: European Commission. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri = CELEX:52020DC0789 (accesso 2023.01.23).

Hall V.P., Markus H., 2012, eds., *Cities, Regions and Flows*. Londra: Routledge.

HHLA plt Italy, 2022, Terminal Port of Trieste. www.hhla-plt.it/terminal (accesso 2023.01.05).

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

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

Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Agenzia Nazionale per le Politiche Attive del Lavoro, Agenzia del Demanio, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Acciaieria Arvedi spa, Siderurgica Triestina srl, I.CO.P spa, 2020, *Accordo di Programma per l'Attuazione del Progetto Integrato di Messa in Sicurezza, Riconversione Industriale e Sviluppo Economico Produttivo nell'Area della Ferriera di Servola*. Roma. www.mise.gov.it/index.php/it/198-notizie-stampa/2041235-firmato-l-accordo-di-programma-della-ferriera-di-servola (accesso 2023.01.23).

Morino M., 2019, «Porto di Trieste, maxi hub ferroviario tra Europa e Far East». *Il Sole 24 Ore*, 27 dicembre. www.ilsole24ore.com/art/porto-trieste-maxi-hub-ferroviario-europa-e-far-east-ACufI34?refresh_ce = 1 (accesso 2023.01.23).

Pellizzari G., 2022, «Accantonata Muggia, il nuovo polo siderurgico di Danieli e Metinvest si farà a San Giorgio di Nogaro». *Il Piccolo*. Trieste, 8 maggio. https://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2022/05/08/news/accantonata-muggia-il-nuovo-polo-siderurgico-di-danieli-e-metinvest-si-fara-a-san-giorgio-di-nogaro-1.41427123 (accesso 2023.01.23).

Sa, 2020, «HHLA invests in multi-purpose facility at Port of Trieste». *Container Management*, 30 settembre. https://container-mag.com/2020/09/30/hhla-invests-in-mulit-purpose-facility-at-port-of-trieste (accesso 2023.01.23).

TGR Friuli-Venezia Giulia, 2022, «Al via la selezione dei primi 150 lavoratori della BAT». RAI. www.rainews.it/tgr/fvg/video/2022/04/fvg-BAT-Trieste-innovazione-9c056fe5-72fa-4b7b-9d7c-8b3f0ef0c578.html (accesso 2023.01.23).

The Medi Telegraph, 2018, «Trieste, inaugurato il parco ferroviario di Samer». *The Medi Telegraph. Genova*, 29 marzo. www.themeditelegraph.com/it/shipping/shipowners/2018/03/29/news/trieste-inaugurato-il-parco-ferroviario-di-samer-1.38085265 (accesso 2023.01.23).

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.

FREEeste e l'introduzione di nuovi processi produttivi nel porto di Trieste

Francesco Carota, Francesca Frassoldati***

*University of Monterrey, Department of Architecture and Habitat Science; China Room research group
**Politecnico di Torino, Dipartimento di Architettura; China Room research group
(francesco.carota@polito.it; francesca.frassoldati@polito.it)

L'interporto di FREEeste, a una decina di chilometri dallo scalo marittimo di Trieste e collegato strettamente ai flussi che dal 'Corridoio Adriatico' si spingono all'Europa del nord, è uno degli esempi della 'dispersione' dell'infrastruttura portuale verso l'interno. A partire dalla dimensione materiale delle traiettorie di espansione del porto, questo articolo indaga i cambiamenti riguardanti non solo le aree costiere, ma anche uno spazio e un tempo estesi e dilatati rispetto al presente. Tali cambiamenti inseriscono Trieste entro più ampi flussi di modificazione e transito, e una storia lunga di trasformazione industriale e produttiva.
Parole chiave: infrastrutture logistico-produttive; Trieste; FREEeste

FREEeste and the establishment of new production processes in the port of Trieste

FREEeste freight hub, about ten kilometers from Trieste seaport and closely connected to the flows that from the 'Adriatic Corridor' extend towards northern Europe, is one of the examples of the inland infrastructural 'dispersion' of the port. Starting from the material dimension of its expansion trajectories, this article investigates the changes concerning not only the coastal areas, but also a space and a time that are extended and dilated with respect to the present. These changes place Trieste within broader flows of mutation and transit, and a long history of industrial and productive transformation.
Keywords: logistics-productive infrastructures; Trieste; FREEeste

Ricevuto: 2023.01.25
Accettato: 2023.04.24
Doi: 10.3280/TR2022-103006

Entrando nel piazzale di FREEeste – area logistico-produttiva situata a Bagnoli della Rosandra e gestita in regime di punto franco dall'Interporto di Trieste spa (di cui l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale è secondo azionista)[1] – il porto marittimo è una presenza lontana, evocata nelle indicazioni stradali sugli ampi svincoli di accesso. Intorno, oltre la nuova sopraelevata che collega alla città e alle banchine portuali, boschi e vigneti si alternano sulle colline, mentre in direzione est i boschi più fitti anticipano i rilievi carsici (fig. 1). A una decina di chilometri ad ovest del porto industriale, in prossimità del confine con la Slovenia, FREEeste si presenta come un sistema di barriere per il controllo degli accessi, piazzali asfaltati per la sosta di autoarticolati e le operazioni di scarico, edifici industriali operativi alternati a cantieri. La prima impressione è che edifici e piazzali siano molto recenti e che la loro dimensione sia tale da non consentire altre relazioni che con simili piattaforme logistiche, dislocate dentro e fuori i confini nazionali e facenti parte di una più ampia rete infrastrutturale che si estende a scala globale (McFarlane, 2011). Gli spazi sono organizzati su una griglia di un centinaio di metri per lato, che si ripete sia nei volumi costruiti che negli spazi di manovra, dove i sistemi automatizzati di movimentazione prevalgono sulle presenze umane. Fa eccezione un elemento: nell'impianto per il disimballaggio e la lavorazione delle merci in transito, una porzione della prima campata dell'edificio è occupata da un grande motore navale parzialmente coperto. La sua presenza testimonia del tempo in cui Wärtsilä aveva individuato in questa estensione del sistema portuale di Trieste la propria sede produttiva, ed è simbolo di una stagione che si sta chiudendo e di una transizione in corso.

Da Wärtsilä a FREEeste

Wärtsilä, azienda finlandese leader nella fabbricazione di sistemi per la generazione di energia per il settore marino e di terra, è arrivata nello stabilimento di Bagnoli della Rosandra nel 1997, inizialmente come azionista di Grandi Motori Trieste spa, rilevando poi l'intera proprietà nel 1999. Grandi Motori Trieste, nelle sue varie configurazioni societarie intersecatesi nel tempo con le strategie e le politiche industriali di Fiat Grandi Motori, Ansaldo, IRI, Fincantieri e Finmeccanica, produceva motori dal 1971. La localizzazione dell'azienda a Bagnoli della Rosandra era stata scelta per favorire una maggiore integrazione fra la realizzazione di motori e le industrie dell'indotto, anche grazie a un impianto progettato con tecnologie all'avanguardia per l'epoca e collegato alle reti locali con un raccordo ferroviario interno (Lanzardo, 2000).
In un contesto di crisi produttiva, il piano industriale di Wärtsilä ha inizialmente previsto l'impiego di circa 1.000 addetti nella produzione di motori (un terzo degli addetti impiegati in precedenza), su un'area di quasi 300.000 metri quadrati, per un terzo coperti. In un primo tempo, parziali ridimensionamenti della produzione hanno privilegiato la specializzazione sul controllo di prodotto e la formazione tecnica, per esempio con la creazione dell'Hybrid Centre nel 2018, uno spazio in cui simulare, in scala reale, modelli di navigazione a ridotto consumo energetico. Questa strategia ha retto fino all'avvio, nel luglio 2022,

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. Piazzale di manovra dell'interporto di FREEeste, con il Carso sullo sfondo. Fotografia di Leonardo Ramondetti.

della controversa e combattuta delocalizzazione produttiva, che ha visto i sindacati dei lavoratori e dei portuali ostacolare, al fine di forzare la riapertura delle trattative, la partenza per la Corea dei 12 motori acquistati da Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering e stoccati nel porto di Trieste. Ad eccezione del motore Wärtsilä rimasto, l'impianto è ora a disposizione della logistica interna di FREEeste (fig. 2).[2]

Se l'iniziale sviluppo di Bagnoli della Rosandra rispondeva a politiche nazionali, la progressiva conversione dalla specializzazione «portuale industriale cantieristica a portuale industriale produttiva» è stata formalmente delineata già nel Piano Regolatore Portuale (2013) (Autorità Portuale di Trieste, 2013; Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021). Nel 2017, l'Interporto di Trieste spa acquista i terreni e i magazzini di Wärtsilä – 224.000 metri quadrati fra piazzali, magazzini e il fascio di binari – perseguendo una esplicita strategia di condivisione di una rete di collegamenti rivolti alla produzione industriale. L'obiettivo è quello di trasformare gli spazi della manifattura convenzionale in un luogo di stoccaggio e assemblaggio delle merci, inserito entro catene logistiche che facilitino l'approvvigionamento delle materie prime e lo smistamento dei prodotti lavorati. L'intento è trasformare questi luoghi in 'zone tecnologiche' (Barry, 2006), nodi di una rete di infrastrutture trans-locali (Wiig, Silver, 2019), in cui spazialità, regolamentazioni e visioni superino dimensioni di trasformazione e urbanizzazione locali e funzionino come concentrazioni di capitali e attori internazionali.

Entro queste logiche, nel 2021 la British American Tobacco (BAT) è la prima compagnia ad insediarsi a FREEeste, promuovendo la realizzazione del BAT Innovation Hub, che si compone di un nuovo centro di produzione, un laboratorio di ricerca e sviluppo digitale per prodotti di largo consumo e dispositivi farmaceutici finalizzati alla riduzione dei rischi per la salute e dell'impatto ambientale della produzione stessa. BAT era già presente sul mercato italiano, avendo acquisito nel 2003 l'Ente Tabacchi Italiano, ma attraverso il nuovo hub si è proposta di trasformare la filiera italiana del tabacco, riconfigurando le *supply chain* regionali in direzione 'ecologica'. A dicembre 2022, raggiunge la Danimarca la prima commessa, sviluppata nella linea produttiva dello stabilimento localizzato di fronte a quello che ospita il motore Wärtsilä oggi parzialmente utilizzato. Al momento è attiva una sola linea in cui sono impiegati 50 addetti, ma con lo stabilimento a regime, e con un investimento di 500 milioni di euro, la previsione è di raggiungere 12 linee di produzione e 360 addetti.[3]

La reinvenzione degli spazi produttivi

Le vicende di Wärtsilä e gli attuali investimenti di BAT sono traiettorie indipendenti accomunate da un luogo, Bagnoli della Rosandra, e dagli stabilimenti lì presenti. I processi che attraversano questi spazi sono parte di una vicenda di lungo periodo, che ha portato a una continua reinvenzione del loro ruolo, intrecciando le storie industriali della città, la capacità di adattare gli edifici produttivi a diversi cicli economici, le traiettorie definite dalle economie globali. Bagnoli della Rosandra si configura come un esempio di quella *throwntogetherness* che, secondo Massey (2005), permette di comprendere come la complessità dello spazio 'metta insieme' linee temporali diverse e offra la possibilità di vedere insieme movimenti di portata globale e la loro materializzazione in luoghi precisi.

In questo caso, i motori Wärtsilä sono l'elemento di collegamento al porto e alla navigazione, incorporando attese, investimenti e ripensamenti che si muovono su un duplice fronte: da un lato, le traiettorie di sviluppo dell'industria navale, strettamente interconnessa alla

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.

2. Interno dello stabilimento per il disimballaggio e la lavorazione delle merci in transito. Fotografia di Leonardo Ramondetti.

logistica e con una distinzione sfumata tra attività di terra e marittime; dall'altro, i legami dell'intera economia triestina con il porto e con le dinamiche logistico-produttive che uniscono il mare Mediterraneo e l'Adriatico all'Europa del nord. Un recente articolo di Rotaris, Tonelli e Capoani (2022), risultato di una collaborazione fra l'Università di Trieste e Wärtsilä, rilegge la presenza dell'azienda a Trieste come posizionamento in una rete di produzione europea in cui lo stabilimento di Bagnoli della Rosanda assume il ruolo di centro di assemblaggio di semilavorati provenienti da altri stabilimenti in Italia, Spagna e Germania. Assemblare motori, in questa ricostruzione, è un test dei 'problemi materiali' (e della dimensione sociotecnica) dei corridoi logistico-produttivi: coinvolge cantieri autostradali, regolamenti internazionali per i carichi speciali di grandi dimensioni, la burocrazia degli incentivi nazionali, il trasporto ferroviario e il coordinamento degli spazi del porto per lo stoccaggio.

L'insediamento di BAT a FREEeste, il primo di un nuovo ciclo secondo le attese dell'interporto, arricchisce la presenza industriale all'interno delle piattaforme logistico-portuali triestine, segnando l'avvicinamento fra produzione e logistica e l'evoluzione del porto come piattaforma logistico-produttiva non solo rivolta al mare (Levinson, 2008; Carse, Lewis, 2017). Al contempo, BAT si insedia in edifici che esistono da decenni, li modifica e, con forme societarie nuove, si ricollega a storiche industrie pubbliche nazionali. In questo assemblaggio di fenomeni materiali, tecnici e sociali, e in questa intersezione di tempi, l'investimento e successivo ridimensionamento di Wärtsilä, così come le previsioni di sviluppo per l'investimento di BAT, mettono in relazione luoghi specifici (l'interporto, i singoli edifici), traiettorie di trasformazione dei luoghi e le molteplici aspettative che hanno guidato e continuano a prefigurare il cambiamento.

I nuovi spazi della produzione entro dinamiche globali

A seconda del punto di osservazione, FREEeste è un luogo specifico che aggrega traiettorie e dimensioni inattese (Massey, 2005), un insieme coerente che diventa parte di successive e non collegate riarticolazioni (De Landa, 2006), uno sviluppo contingente che apre a nuovi esiti (McFarlane, 2011). Nell'insieme, FREEeste diviene elemento centrale della continua penetrazione del porto verso l'interno, che riaggrega e supera continuamente le singole, e alterne, vicende industriali. I corridoi fra Europa del nord e Mediterraneo diventano così spazi che delineano non solo i collegamenti tra luoghi e la circolazione di merci, capitali e persone, similarmente ad altre infrastrutture globali (Wiig, Silver, 2019); intere catene produttive 'estese' emergono altresì tra i luoghi di origine dei materiali, quelli delle lavorazioni lungo il tragitto e le destinazioni.

Nel caso di Trieste, la trasformazione dell'industria portuale e la specializzazione nel traffico *Roll-On/Roll-Off* (ro-ro) mobilita molteplici dimensioni. La posizione nel Mare Adriatico entra in tensione con la presenza delle istituzioni, come l'Autorità di Sistema Portuale, la presenza del confine nazionale, gli storici rapporti con l'Europa Centrale, i più recenti legami commerciali con il nord e l'est Europa e il sud del Mediterraneo, oltre che con l'Unione Europea come istituzione che legittima una condizione di eccezionalità di Trieste. Diventa sollecitazione o vincolo, però, anche una moltitudine di condizioni materiali – dalla presenza di vecchi centri abitati che ostacolano lo sviluppo delle infrastrutture, agli stabilimenti produttivi che necessitano di essere trasformati entro nuove contingenze. Tutto questo mette in luce storie solo apparentemente scollegate dal 'Corridoio Adriatico' come megaprogetto infrastrutturale, restituendo ad esso concretezza attraverso i singoli oggetti materiali che lo costituiscono.

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. Insieme a Friulia (finanziaria della regione Friuli-Venezia Giulia) (31,99%), la CCIAA regionale (16,54%), i Comuni di Trieste, Monrupino e Gorizia (16,57%) e, più recentemente, la Duisburger Hafen AG (15%).
2. Le controversie legate alla vicenda sono state ampiamente raccontate dalla cronaca locale, compresa l'ipotesi – formulata alla fine del 2022 – della possibile riapertura di una linea produttiva con nuovi investimenti esteri (S.a., 2022a, b).
3. Anche in questo caso le cronache locali hanno contribuito ad accrescere le attese per l'investimento e il reclutamento dei lavoratori, si vedano in particolare: ANSA, 2021; S.a., 2022c.

Riferimenti bibliografici

ANSA (Agenzia Nazionale Stampa Associata), 2021, «Tabacco: BAT, nuovo hub a Trieste, investimento da 500 milioni», comunicato del 28 settembre. www.ansa.it/canale_terraegusto/notizie/in_breve/2021/09/28/tabacco-bat-nuovo-hub-a-trieste-investimento-da-500-mln_2469f238-7683-47d6-92a9-48c9c01f9f47.html (accesso 2023.01.23).

Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale, 2021, *Piano Operativo Triennale 2022-2024*. Trieste.

Autorità Portuale di Trieste, 2013, *Piano Regolatore Portuale: Quadro Progettuale*. Trieste.

Barry A., 2006, «Technological Zones». *European Journal of Social Theory*, 9, 2: 239-253. Doi: 10.1177/1368431006063343.

Carse A., Lewis J., 2017, «Toward a political ecology of infrastructure standards: Or, how to think about ships, waterways, sediment, and communities together». *Environment and Planning A: Economy and Space*, 49, 1: 9-28. Doi: 10.1177/0308518X16663.

De Landa M., 2006, *A New Philosophy of Society: Assemblage Theory and Social Complexity*. New York: Continuum Press.

Lanzardo L., 2000, *Grandi Motori. Da Torino a Trieste: Culture Industriali a Confronto (1966-1999)*. Milano: FrancoAngeli.

Levinson M., 2008, *The Box: How the Shipping Container made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton: Princeton University Press.

Massey D., 2005, *For Space*. London: Sage.

McFarlane C., 2011, *Learning the City. Knowledge and Translocal Assemblage*. Chichester: Wiley-Blackwell.

Rotaris L., Tonelli S., Capoani L., 2022, «Combined transport: cheaper and greener. A successful Italian case study». *Research in Transportation Business & Management*, 43, 100792. Doi: 10.1016/j.rtbm.2022.100792.

S.a., 2022a, «Trieste. Wartsila, revocata la chiusura della sede di San Dorligo». *Il Gazzettino*, 28 settembre. www.ilgazzettino.it/nordest/trieste/lavoro_revocata_chiusura_sede_wartsila_san_dorligo-6955600.html (accesso 2023.01.23).

S.a., 2022b, «Wartsila, accordo siglato nella notte. Non ci sta l'Unione Sindacale di Base: 'Senza garanzie non firmiamo. Sciopero per il 2 dicembre'». *Il Gazzettino*, 30 novembre. www.ilgazzettino.it/nordest/trieste/wartsila_accordo_firmato_navi_arrivo-7084656.html (accesso 2023.01.23).

S.a., 2022c, «Nicotina per bocca senza tabacco: al via la prima linea produttiva BAT». *Il Gazzettino*, 13 dicembre. www.ilgazzettino.it/nordest/trieste/al_via_la_prima_linea_di_produzione_bat_600_occupati_5_anni-7110893.html (accesso 2023.01.23).

Wiig A., Silver J., 2019, «Turbulent presents, precarious futures: Urbanization and the deployment of global infrastructure». *Regional Studies*, 53, 6: 912-923. Doi: 10.1080/00343404.2019.1566703.

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.