

Tullio Lo Cascio
Sapienza

PROPOSTA DI CONTRIBUTO
Convegno “*Gli spazi ibridi dove pace e guerra si sovrappongono*”

Titolo

Il crocevia gottmanniano come spazio di ibridazione tra conflitto e cooperazione. Il caso del controllo cinese sul porto del Pireo.

Abstract

Il concetto di crocevia desta notevole interesse nell’ambito degli studi geografici. Porti, mercati e città sono stati oggetto di studio di numerose monografie e hanno ispirato interi filoni di ricerca. Tra questi, il magistero geografico-politico di Jean Gottmann (Charkiv, 1915 – Oxford, 1994) si è in parte incentrato sulla valorizzazione del crocevia come dispositivo attivo nella compartimentazione dello spazio politico.

Su un diverso piano di analisi, la geopolitica classica di matrice anglosassone ha colto l’importanza dei crocevia in quanto punti strategici nello spazio, evidenziandone la capacità di permettere al soggetto che li occupa di controllare efficacemente i traffici che li attraversano. Quest’ultimo approccio, pur conservando la sua validità euristica, non riesce ad afferrare appieno i cambiamenti del contesto geopolitico post-moderno, che vede i crocevia interessati da un processo di superamento della rigida distinzione tra conflitto e cooperazione. A nostro parere, la riflessione gottmanniana su questo concetto contiene *in nuce* il potenziale per spiegare le radicali evoluzioni a cui stiamo assistendo.

Numerose analisi hanno cercato, ad esempio, di decifrare la natura degli investimenti cinesi sugli snodi logistici previsti dai progetti della Belt and Road Initiative, chiedendosi se rappresentino una mera forma di proiezione di potenza o la manifestazione di un interesse economico. I dubbi sulle finalità politiche celate dietro le pratiche commerciali, infatti, vanno di pari passo con gli effettivi benefici economici ricavati dai soggetti interessati dalle iniziative. Il caso del Porto del Pireo è paradigmatico di questo dibattito. Rilevantissimo hub nel traffico mercantile Mediterraneo e principale porta di accesso della Grecia, a partire dal 2016 è interamente controllato dalla COSCO Shipping, la compagnia di stato cinese che detiene una quota azionaria pari al 67% dell’autorità portuale. Nonostante i significativi investimenti portati dalla nuova gestione, ci si continua ad interrogare sui rischi legati alla presenza cinese su una infrastruttura europea così rilevante e sulle sue motivazioni profonde.

Il quesito a nostro parere tradisce un vizio di fondo: è mai possibile ascrivere integralmente al conflitto o alla cooperazione l’insediamento di un attore geopolitico presso un crocevia post-moderno? Da un lato, occorre riflettere sull’intimo legame tra proiezione economica e proiezione politica, fenomeni che in geopolitica risultano profondamente correlati fra loro. L’una è funzionale all’altra, indipendentemente da quale delle due sia partito lo stimolo iniziale. Sotto un profilo spaziale, però, ci sembra doveroso interrogarci su quali siano i luoghi dove la sovrapposizione tra queste due dimensioni risulta più marcata. Ciò equivale a chiedersi dove lo spazio politico consenta alla proiezione economica

di tradursi più efficacemente in potere geopolitico, e al tempo stesso dove la proiezione geopolitica generi maggiori benefici economici per le parti coinvolte.

Il crocevia post-moderno costituisce un'incarnazione emblematica di questa tipologia di spazio. Da un lato, la sua funzione di catalizzatore di flussi che viaggiano su scala globale attrae gli interessi di attori situati anche a migliaia di chilometri l'uno dall'altro, favorendone l'incontro e la cooperazione. Dall'altro, la sua materialità richiede che le parti coinvolte nella gestione dei flussi stabiliscano una presenza sul territorio, aspetto che si traduce in un incremento del loro potere sul crocevia stesso e sulle aree circostanti, oltre che sui traffici che lo attraversano.

Quest'ultimo punto è perfettamente in linea con la riflessione di Jean Gottmann, che attribuisce al crocevia un ruolo attivo nella produzione del territorio, e peraltro trova riscontro nel caso specifico. L'inserimento cinese nel porto del Pireo, infatti, si è tradotto in una significativa capacità della COSCO di condizionare la pianificazione infrastrutturale del contesto locale, oltre che di gestire i flussi mercantili sulla base dei propri interessi. Questo è stato uno degli aspetti che ha più contribuito ad accendere la conflittualità sociale. Oltre alle difficili condizioni dei lavoratori, che hanno dato adito a diverse vertenze sindacali, è stato infatti il processo di espansione del porto a danno dei quartieri del Pireo a generare conflittualità tra i suoi abitanti l'autorità portuale a guida cinese. Questo punto dimostra la rilevanza del fenomeno su più scale.

Sebbene l'occasione per acquisire il controllo dell'autorità portuale si sia aperta anche a causa della debolezza del contesto greco, aggravata dalla gravissima crisi finanziaria in cui verteva il paese, occorre a nostro parere ragionare sulla capacità dei crocevia post-moderni di favorire inedite dinamiche di ibridazione tra conflitto e cooperazione. Man mano che la nostra sensibilità sul crocevia si affina, infatti, distinguervi fenomeni di natura conflittuale da fenomeni di natura cooperativa risulta sempre più problematico, tanto che solo una spazialità di tipo ibrido riesce a coglierne pienamente i caratteri. Non si tratta qui di uno spazio in cui la pura proiezione di potenza viene camuffata da pratica commerciale, ma di uno spazio in cui la dimensione cooperativa e quella conflittuale risultano inseparabili.